

# Компания Bombardier Transportation готова к полной локализации производства в России

Интервью с президентом отделения «Подвижной состав для магистральных железных дорог и метрополитена» (Mainline & Metros) компании Bombardier Transportation г-ном Стефаном Рамбо-Мэассоном (Stéphane Rambaud-Measson)

— Г-н Рамбо-Мэассон, по образованию вы специалист в области автоматизированных систем. Как вы оказались во главе подразделения, занятого производством подвижного состава?

— В конце моей учебы во Франции 20 лет назад я разрабатывал алгоритмы автоматического управления скоростью для грузового автотранспорта. После окончания университета я переехал в Калифорнию, где в течение двух лет занимался созданием программного обеспечения на языках низкого уровня совсем в другой области. После возвращения во Францию началась моя работа в компании Alstom Transport, где как раз внедрялась система TCMS (управления поездом и мониторинга. — Ред.) первого поколения. В начале 1990-х годов это была интересная тема, и именно из-за нее меня взяли в компанию — требовались свежий взгляд и новый подход к реализации таких систем. Первый проект был ориентирован на высокоскоростные поезда для линии LGV Nord. Затем я был назначен одним из руководителей проекта Météor по автоматизации линий метрополитена Парижа, где отвечал за бортовые системы управления поездом и мониторинг проекта. В компании Alstom Transport я прошел всю служебную лестницу, впоследствии занимая руководящие посты в разных департаментах.

Пять лет назад я пришел в компанию Bombardier Transportation, где стал отвечать за реализацию новых подходов в управлении проектами и за контроллинг проектов. Спустя два года меня назначили президентом отделения «Подвижной состав для магистральных железных дорог и метропо-

литена», самого крупного в Bombardier Transportation. Я несу ответственность за это направление работы компании во всем мире, кроме Северной Америки и Австралии, где из-за совершенно особых условий и специфичных стандартов действуют самостоятельные региональные отделения Bombardier Transportation. Мое отделение занимается производством всего железнодорожного подвижного состава за исключением локомотивов, т. е. строит поезда для метрополитена, пригородных сообщений, дальнего следования, вплоть до высокоскоростных поездов.

— Пригодились ли вам знания в области разработки программного обеспечения при руководстве подразделением, занятым производством подвижного состава?

— Я думаю, да. Опыт программиста позволяет мне видеть проблему целиком и разбивать сложные задачи на более простые части, не теряя из виду связи между ними, что помогает не только управлять отделением, но и строить нашу линейку выпускаемой продукции.

— Ваша компания занимает значительную долю мирового рынка как поставщик подвижного состава разных видов для железных дорог и городского рельсового транспорта. В каких направлениях она намерена действовать в России в ближайшем будущем?

— Я уверен, что у всей нашей линейки продукции от метрополитенов до высокоскоростного движения есть очень хорошее будущее в России. Мы считаем, что получивший широкую известность новый стратегический план ОАО «РЖД» достаточно амбициозен, и хотим участвовать в его реализа-

ции. Первый аргумент, который я хотел бы привести в пользу нашего участия, — тот факт, что мы являемся игроком № 1 на рынке подвижного состава (23% рынка по всей продукции Bombardier Transportation). У нас накоплен большой опыт работы на динамично развивающихся рынках. Я думаю, он очень сильно пригодится нам и в России. Так, мы поставляем поезда метрополитена для Парижа, Берлина, Лондона, Нью-Йорка и многих других городов. Если взять наш последний большой контракт, то это метрополитен в Дели, куда мы должны поставить 340 вагонов, причем совсем недавно подписан дополнительный контракт на поставку еще 84 вагонов. Первый контракт для Дели был подписан в 2007 г., а поезда должны быть введены в эксплуатацию уже к Играм Содружества в 2010 г. От этого зависит репутация страны и ее столицы. Жесткие сроки во многом обусловили выбор в пользу нашей компании, поскольку клиенты знают, что мы сможем реализовать такой проект. Мы уже заняты локализацией



Беседа президента отделения «Подвижной состав для магистральных железных дорог и метрополитена» компании Bombardier Transportation г-на Стефана Рамбо-Мэассона (фото) с заместителем главного редактора журнала «Железные дороги мира» А. Ю. Ефремовым состоялась 17 апреля 2008 г. в офисе отделения в Хённигсдорфе под Берлином.



Высокоскоростной поезд	ZEFIRO	AVE S102	AVE S130	ICN	ICE 1/ICE 2	ICE 3	ICE-T/ICE-TD	CRH 1
Доля Bombardier в стоимости контракта, %	100	40	40	80	49	48	27	100
Страна	Китай	Испания	Испания	Швейцария	Германия	Германия	Германия	Китай

производства в Индии, летом откроем собственный завод. Дели важно показать себя современным городом, а потому новым транспортным системам отводится значительная роль.

Та же ситуация была при подготовке контракта на поставку 306 вагонов для линии 9 метрополитена в Шанхае ко Всемирной выставке. Нас выбрали за репутацию поставщика, который всегда укладывается в сроки.

Еще один пример — метрополитен Лондона, где пройдет Олимпиада 2012 года. Здесь также отдали предпочтение Bombardier.

Если взять пригородное движение, то один из самых видных наших проектов — это поставка для регионального транспорта Парижа 372 поездов Spacium, вагоны которых имеют увеличенную ширину. С моей точки зрения, это — один из самых красивых проектов нашей компании.

**— Когда эти поезда увидят свет?**

— Поезд Spacium уже собирается, его первые испытания планируются летом 2008 г., мы идем точно по графику.

Большие контракты на поставку региональных поездов мы получили в Великобритании (это поезда семейства Electrostar) и во Франции, куда мы поставляем 700 поездов AGC. Последним проектом мы особенно гордимся, поскольку во Франции это самый большой парк поездов одной серии. Такого крупного контракта на поставку поездов одной серии в истории железнодорожной промышленности еще не было.

Другой пример — рамочный контракт с железными дорогами Германии на поставку 321 поезда Talent 2.

У нас сильные позиции в высокоскоростном движении. В составе кон-

сорциумов мы участвовали в создании немецких поездов ICE, французских TGV, итальянских ETR, испанских AVE. У нас есть собственная технология для высокоскоростного движения, воплощенная в поездах Zefiro, контракт на поставку которых подписан с Китаем. Однако в этой стране нашим первым проектом в области высокоскоростного движения был поезд серии CRH1 на базе поезда Regina (он создавался для Швеции), рассчитанный на движение со скоростью до 220 км/ч. Поезд работает в дальнем сообщении на очень протяженных маршрутах, и для китайских клиентов важно было обеспечить высокую эксплуатационную готовность, поскольку в этой стране поезда используются очень интенсивно. Мы создали совместное предприятие, и на реализацию всего проекта (от проектирования, передачи технологии до сборки поезда и ввода его в эксплуатацию) нам потребовалось 26 мес.

Проект Zefiro для Китая интересен тем, что часть поездов будет состоять из спальных вагонов. Эти 16-вагонные поезда отличаются большой пассажироместимостью (каждый спальный вагон второго класса рассчитан на 40 мест, в конфигурации с местами для сидения — на 92 пассажиров).

**— Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 г. предусматривает организацию высокоскоростного и скоростного движения на полигоне протяженностью более 10 тыс. км. Намерена ли компания включиться в борьбу за право поставки подвижного состава на этот перспективный рынок? Есть ли у вашей компании опыт создания скоростных по-**

**ездов для климатических условий, схожих с российскими?**

— Мы больше 20 лет занимаемся высокоскоростным движением. Я уже упоминал, что компания участвовала практически во всех консорциумах по производству высокоскоростных поездов в Европе. Практически половину поезда ICE3 делает Bombardier Transportation. В США мы возглавляли консорциум, который поставлял высокоскоростные поезда Acela. Это позволило нам принять решение о создании собственного поезда Zefiro. Что касается адаптации к климатическим условиям России, то наши поезда Regina успешно работают в Швеции и отличаются высокой надежностью.

**— Ведутся ли какие-то конкретные переговоры с ОАО «РЖД» о поставке высокоскоростных поездов в нашу страну?**

— Естественно, мы обсуждаем с руководством ОАО «РЖД» самый широкий круг вопросов, но я полагаю, в наибольшей степени наши переговоры продвинулись в сфере подвижного состава для пригородного сообщения и дальнего следования.

**— Будет ли компания участвовать в тендере на поставку подвижного состава для новой линии Москва — Санкт-Петербург?**

— Если тендер объявят, то мы с удовольствием будем в нем участвовать. Наряду с достоинствами поезда Zefiro, о которых я уже говорил, нашим несомненным преимуществом будет большой опыт локализации производства и партнерства с различными компаниями по всему миру. Я уверен, что вместе с российскими партнерами мы сможем создать высокоскоростной поезд, который действительно



XinShiSu	X2000	Regina	BM71	Eurostar	TGV Duplex	Thalys	ETR500	Acela
100	100	100	100	20	18	17	12	43
Китай	Швеция	Швеция	Норвегия	Ф/ВБ/Б	Франция	Ф/Г/Б/Н	Италия	США

Ф/ВБ/Б — Франция, Великобритания, Бельгия; Ф/Г/Б/Н — Франция, Германия, Бельгия, Нидерланды

будет сделан в России. Так, для Китая мы построим 20 поездов по технологии Zefiro на местных предприятиях, т. е. предусмотрена полная локализация. Мы обладаем достаточной гибкостью, чтобы удовлетворить все условия заказчика.

— **Есть ли у компании уже партнеры в России, с которыми вы рассматриваете эти вопросы?**

— В настоящий момент идет обсуждение, поэтому я не готов назвать конкретных партнеров.

— **Могли бы быть интересны высокоскоростные поезда из спальных вагонов для России, где расстояния таковы, что во многих случаях добраться из одного города в другой за несколько часов не получится даже на высокоскоростном поезде?**

— Я опять обращусь к опыту, который у нас есть в Китае. Условия там схожи с российскими: поезда следуют на большие расстояния и должны обладать большой пассажироместимостью. Эксплуатационная готовность должна быть очень высокой. Для клиента было важно, чтобы мы спроектировали поезд с хорошей защитой от шума, чтобы пассажиры могли спокойно спать. Еще один важный аспект — низкие расходы жизненного цикла.

— **Российские железные дороги испытывают дефицит провозной способности в пассажирских перевозках. Известно, что компания Bombardier Transportation имеет большой опыт в изготовлении двухэтажных вагонов для железных дорог разных стран мира. Будет ли компания предлагать свои услуги по проектированию и постройке двухэтажных вагонов для эксплуа-**

**тации в разных видах пассажирских сообщений (дальних, региональных и пригородных)? Возможно ли создание совместного предприятия для этих целей?**

— Сейчас открылся тендер на поставку ОАО «РЖД» двухэтажных вагонов. Bombardier Transportation является лидером в создании таких вагонов, нам удастся лучше других решить актуальную проблему их надежности. Для дальних сообщений мы готовы поставлять двухэтажные вагоны со спальными местами. При этом первый вагон будет построен на нашем предприятии в Гёрлице, а затем производство будет локализовано в России.

— **Как будет выглядеть локализация — вы будете работать с российским партнером, постройте собственное предприятие или приобретете какое-либо предприятие?**

— Мы оставляем решение нашему клиенту — ОАО «РЖД». Сейчас Bombardier Transportation предлагает техническое решение, а как оно будет реализовано, решать заказчику. Мы представили несколько вариантов и ведем переговоры исходя из того, что вместе с заказчиком найдем нужное решение. В данный момент я не могу раскрывать подробности, поскольку идет тендер, подача заявок на который закончится 30 апреля.

Чтобы подытожить эту тему, подчеркну, что предприятие в Гёрлице является одним из лучших в нашей компании; оно поставляет все двухэтажные вагоны для железных дорог Германии. У предприятия есть большой опыт передачи технологий в другие страны, например в Израиль.

Когда мы приходим на рынок, мы никогда не диктуем своих условий, го-

воря, что мы такая большая компания, мировой лидер. Нет, мы приходим, изучаем рынок и очень внимательно слушаем наших клиентов, стремясь понять, что им нужно. Мы обладаем большой гибкостью в подходах, но есть один вопрос, в котором я отказываюсь проявлять гибкость. Речь идет о качестве продукции. Хотя компания передает технологию и, казалось бы, не должна отвечать за дальнейшее производство после локализации, мы понимаем, что это наш продукт, а значит, должны нести ответственность за него до конца.

— **Вы предлагаете в России поезда из двухэтажных вагонов на локомотивной тяге или моторвагонные?**

— Речь пока идет о вагонах для поездов на локомотивной тяге, хотя мы можем поставлять и моторвагонные поезда.

— **В недавнем прошлом ведущие поставщики подвижного состава в мире объединяли усилия при строительстве высокоскоростных поездов. Однако сейчас наблюдается тенденция концентрации разработок и производства в руках одного поставщика. Примерами могут служить поезда семейства Velaro, AGV, ваш поезд Zefiro. Чем объяснить эту тенденцию?**

— Если взять развитие высокоскоростного движения в Европе, то 20 лет назад тендеры устраивали иначе, чем сейчас. Все было намного сложнее, большую роль играли политические соображения. Сама промышленность за этот период смогла подняться на новый уровень, ведущие игроки рынка теперь могут предлагать самостоятельные решения, конкурируя между собой. Кли-





Сборка двухэтажных вагонов за заводе в Гёрлице (фото: Bombardier)

ент заинтересован в работе с одним поставщиком, который будет нести полную ответственность за продукт. Именно поэтому мы занялись созданием собственного поезда Zefiro, и опыт контракта на его поставку в Китай подтвердил правильность нашего решения.

Вместе с тем нельзя сказать, что эта тенденция станет доминирующей. Если при подготовке контракта мы увидим, что необходима кооперация, компания пойдет на такое сотрудничество.

**— Заканчивая тему дальних пассажирских сообщений, хотелось бы задать вопрос о целесообразности высокоскоростных поездов со спальными вагонами. Может быть, в этом случае более эффективным будет воздушный транспорт?**

— На эту тему идут дебаты. Я полагаю, нужно учитывать специфику конкретных стран, их географические условия. Мы уверены, что если нам поступил заказ на высокоскоростные поезда со спальными вагонами, то заказчик, в данном случае железные дороги Китая, выполнил соответствующие исследования. Полагаю, для китайского рынка эти поезда нужны. Билеты на них будут, очевидно, дешевле, чем на самолет. Поезда там очень длинные — из 16 вагонов. Они следуют из центра одного города в центр другого. Пассажирам не нужно терять время на поездку в аэропорт, ожидание рейса, получение багажа, поездку в город из аэропорта. Да, сам полет занимает, скажем, 2 ч, но если суммировать все время поездки, то высокоскоростные поезда оказываются вполне конкурентоспособными, особенно с учетом того, что уровень комфорта в них очень

высокий, пассажиры могут спокойно выспаться и не несут лишних расходов на гостиницу. Не будем забывать о семьях с маленькими детьми, которым удобнее путешествовать в поезде.

Конечно, в поездках на дальние расстояния рынок будет разделен между железнодорожным и воздушным транспортом. Здесь необходим индивидуальный подход к нуждам пассажира, и в этом смысле высокоскоростные поезда дальнего следования вполне могут быть альтернативой самолету. Нельзя забывать также о расходах на энергию, которые непрерывно растут, об экологических преимуществах железнодорожного транспорта.

**— В прошлом году президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин сообщил о переговорах с целью создания консорциума для строительства транспортной системы, которая будет обслуживать зимние Олимпийские игры 2014 г. в Сочи. В числе участников консорциума была названа ваша компания. Какой вы видите роль Bombardier Transportation в этом консорциуме?**

— Для этой транспортной системы мы предлагаем электропоезд семейства Spaciум. Мы уже адаптировали его к российским условиям (к ширине колеи, высоте платформ, зимним условиям), причем в проектировании активное участие принимали российские инженеры. Это очень современный и стильный поезд, с широкими дверями и большой пассажиреместимостью. Думаю, он будет интересным решением для Сочи. Помимо технической стороны, нельзя забывать, что в последние годы Bombardier Transportation являет-

ся ведущим поставщиком подвижного состава для стран и городов, где проводились или будут проводиться важнейшие события мирового масштаба.

**— Можно ли уже говорить о сроках поставки поездов Spaciум в Россию — к Олимпиаде в Сочи или раньше?**

— Олимпийские игры пройдут в 2014 г., впереди еще шесть лет. В Китае нам понадобилось 26 месяцев, чтобы выполнить все работы от локализации производства до ввода поездов в эксплуатацию. Если будет дан зеленый свет проекту, то спустя два года наши поезда уже появятся в Сочи.

**— Существуют ли конкретные договоренности с РЖД по этому проекту?**

— Переговоры ведутся, и пока я не могу говорить о письменно зафиксированных договоренностях. Мы представили продукт, он был, как я понимаю, достаточно хорошо принят.

**— Какова будет максимальная скорость этих поездов?**

— Она составит 160 км/ч.

**— Если переговоры по подвижному составу, в частности двухэтажным вагонам, продвинулись достаточно далеко, можете ли вы сказать, когда в России откроется производство компании Bombardier Transportation?**

— Сначала надо выиграть тендер. Мы активно работаем в этом направлении. Если контракт будет подписан, то через два года двухэтажные вагоны будут ездить по России.

У предприятия, которое будет изготавливать эти вагоны в России, есть большой потенциал выхода за пределы местного рынка. Есть хороший пример такого сотрудничества — совместное предприятие Bombardier Transportation и ОАО «РЖД» по производству систем микропроцессорной централизации EBI Lock 950, которое не только уже поставило оборудование для 68 станций в России, но и активно действует в странах СНГ, Балтии, Словакии и в Турции. Это уже в значительной мере российский продукт, поскольку программное обеспечение, адаптирующее систему к местным условиям, разработано российскими специалистами. Теперь Россия экспортирует современные системы в другие страны.

**— Спасибо за беседу.**