

Производство подвижного состава в странах Восточной Европы

Рост активности восточноевропейских изготовителей, в частности компаний Softronic (Румыния) и Newag (Польша), в сочетании со стабильным инвестированием таких ведущих мировых поставщиков, как Bombardier и Stadler, в развитие своих предприятий в странах Восточной Европы свидетельствует об изменении ситуации на рынке подвижного состава рельсового транспорта в этом регионе.

Румыния

Компания Softronic готовится выпустить на заводе в г. Крайова третий электропоезд Hyperion для румынского оператора пассажирских перевозок Softrans.

Деятельность Softronic – показательный пример того, как меняется восточноевропейский рынок подвижного состава. Характерная особенность нынешней ситуации – появление и развитие мелких и средних компаний, рассредоточенных по нескольким странам. В основном такие изготовители удерживаются на плаву за счет внутренних заказов. Однако имеются также признаки роста международной активности – в сегменте как пассажирского, так и грузового подвижного состава. Такая ситуация представляет собой яркий контраст с эпохой, завершившейся на рубеже 1980–1990-х годов, когда крупные государственные предприятия с высокоцентрализованной структурой выпускали большие партии подвижного состава определенных серий.

Softronic – один из очень немногих восточноевропейских изготовителей, которые до сих пор строят

локомотивы (рис. 1). В июле 2018 г. первые два из восьми заказанных компании шестиосных электропоездов Transmontana были отправлены шведскому оператору Green Cargo. Стоимость заказа – примерно 20 млн евро; локомотивы поставляются двумя партиями. Контракт с Green Cargo был подписан банком Raiffeisen с гарантией румынского Экспортно-импортного банка. Первый локомотив семейства Transmontana был выпущен в

Рис. 1. Электропоезд Transmontana, построенный для оператора Softrans (фото: Softronic)



2010 г., один электропоезд проходил испытания в Швеции в 2015 г.

Частная компания Softronic была организована в 1999 г. как преемник одноименного поставщика электрооборудования. За прошедшие годы она построила многосистемные электропоезда Transmontana и электропоезда переменного тока Phoenix для операторов из Румынии и Венгрии.

В 2014 г. компания вышла на рынок моторвагонного подвижного состава, изготовив первый электропоезд Hyperion (рис. 2), предназначенный для работы на линиях, электрифицированных как на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц, так и на постоянном токе напряжением 3 кВ. Четырехвагонный поезд, вмещающий 188 пассажиров, соответствует европейским требованиям по эксплуатационной совместимости. В дальнейшем Softronic поставила еще один такой поезд, третий должен быть готов в ближайшее время. Оператор Softrans эксплуатирует эти электропоезда в сообщениях между Крайовой, Бухарестом и Брашовом. Кроме того, Softronic планирует разработать опытный образец дизель-поезда для румынского рынка.

Расположенный в Крайове завод Electroputere с 1990-х годов не строит локомотивы, однако продолжал выпускать электрооборудование. В настоящее время кон-



Рис. 2. Электропоезд Hyperion (фото: Softronic)

трольный пакет акций предприятия принадлежит инвестиционной группе Al-Arab Contracting.

В Румынии работают еще несколько поставщиков продукции для рельсового транспорта. Одно из них – совместное предприятие Greenbrier Europe, созданное в июне 2017 г. вагоностроительными компаниями Astra (Румыния) и Greenbrier (США). Последней при-

надлежат 75% акций предприятия. Крупный завод Greenbrier Europe расположен в г. Арад (рис. 3).

Польша

Прошедший 2018 год имел принципиальное значение для будущего компании PESA, одного из крупнейших польских изготовителей подвижного состава. В то же время в стране проявляют активность еще несколько игроков, прежде всего компания Newag, которая,

как и румынская Softronic, сделала заметный шаг вперед в области разработки конструкции локомотивов, предлагая свои локомотивы Dragon и Griffin как на внутреннем, так и на международном рынке.

Newag изготавливает локомотивы на базе бывшего предприятия ZNLE в Гливице, которое она приобрела в 2008 г. Год спустя компания выпустила свой первый шестиосный электровоз под брендом Dragon. Польским операторам были поставлены 15 таких локомотивов, включая 6 ед., оснащенных дизелем для выполнения функции last mile. Компания получает небольшие заказы на свои локомотивы Dragon новой версии. В конце октября 2018 г. польская компания – оператор грузовых перевозок PKP Cargo заказала три локомотива Е6АСТА второго поколения семейства Dragon на сумму 10,6 млн евро (рис. 4).

Четырехосные электровозы Griffin (рис. 5), построенные компанией Newag, используются на железных дорогах Польши как с грузовыми, так и с пассажирскими поездами. В мае 2018 г. польский государственный оператор PKP заключил с Newag контракт стоимостью 86 млн евро на поставку и техническое обслуживание 20 локомотивов, рассчитанных на скорость 160 км/ч. В качестве опции предусмотрена возможность поставки еще 10 локомотивов, при этом общая стоимость контракта составляет 128,5 млн евро.

Еще летом 2014 г. компания Newag подписала с хорватским поставщиком Đuro Đaković из г. Славонски-Брод соглашение о сотрудничестве в разработке версии электровоза Griffin для линий, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц. Однако до сих пор о реальных результатах не сообщалось.



Рис. 3. Завод компании Greenbrier Europe в г. Арад



Рис. 4. Электровоз Е6АСТа семейства Dragon



Рис. 5. Электровоз Griffin (фото: Newag)

История компании Newag, штаб-квартира которой расположена в г. Новы-Сонч, берет свое начало в 1876 г. В настоящее время 53% акций компании принадлежит компании Taurus Capital Investments. Помимо локомотивов, Newag выпускает электропоезда Impuls и дизель-поезда.

С 2013 г. Newag сотрудничает с компанией Siemens, собирая на заводе в г. Новы-Сонч поезда метро Inspiro. В 2010 г. для метрополитена Варшавы было заказано 35 шестивагонных поездов, из них 25 ед. собирала компания Newag. В ноябре 2017 г. партнеры представили первый из 20 трехвагонных поездов для линии 3 метро Софии.

Важным событием для Newag стал дебют на западноевропейском рынке. В течение нескольких лет компания получила из Италии ряд заказов на региональные поезда. В декабре 2015 г. в соответствии с контрактом стоимостью 14 млн евро она поставила первый из четырех дизель-поездов колеи 950 мм под брендом Vulcano (рис. 6) для железной дороги Ferrovie Circumetnea, проложенной на о. Сицилия вокруг вулкана Этна. Конструкция поезда основана на концепции, разработанной первоначально компанией Costa Sistemi Ferroviari – местным поставщиком, который впоследствии оказался неплатежеспособным. В 2013 г. Newag приобрела права на заказ для Ferrovie Circumetnea. В декабре

2017 г. Newag получила заказ еще на два поезда.

Поставив нескольким польским операторам электропоезда Impuls, выпуск которых был начат в 2012 г., в декабре 2015 г. компания Newag получила свой первый экспортный заказ на них. Итальянский оператор региональных сообщений Ferrovie del Sud-Est заказал пять трехвагонных поездов 36WE с опцией на поставку еще 10 ед. Стоимость базового заказа – 20,2 млн евро, с учетом опций – 60,5 млн евро.

Как и подобает стране, сохранившей трамвайное движение во многих городах, в Польше работают несколько поставщиков вагонов трамвая, включая уже упоминавшихся PESA и Newag. Наиболь-

шую активность проявляют компании Modertrans и Solaris Tram.

В 2016 г. Solaris, занимавшаяся производством подвижного состава как рельсового, так и безрельсового транспорта, объявила о заключении соглашения о партнерстве с компанией Stadler, а в январе 2017 г. было формально организовано совместное предприятие, доля Stadler в котором составила 60%. В 2018 г. компанию Solaris приобрела группа CAF, что дало возможность последней выйти на рынок автобусов, троллейбусов и электробусов. В дальнейшем Stadler, выкупив долю у CAF, стала единоличным собственником

Рис. 6. Поезд Vulcano (фото: Newag)



ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ



Рис. 7. Вагоны трамвая Tramino компания Solaris поставляет не только в Польшу, но и в Германию (фото: Solaris)



Рис. 8. Двухэтажный электропоезд серии 575 колеи 1520 мм, построенный Škoda для железных дорог Литвы (фото: Škoda)

предприятия Solaris Tram, у CAF же остался принадлежавший Solaris автобусный бизнес.

Семейство трамваев Tramino, выпускаемое компанией Solaris с 2009 г. (рис. 7), по достоинству оценено в Польше, что способствовало получению нескольких заказов на эти вагоны из Германии. В 2013 г. пять вагонов трамвая Tramino были поставлены в Йену, а через год 18 ед. – в Брауншвайг. Затем Брауншвайг приобрел еще семь таких вагонов. Компания получила также заказ на 38 вагонов Tramino из Лейпцига.

Приобретение трамвайного бизнеса компании Solaris усилило и без того значительное присутствие компании Stadler, подразделения которой располагались в трех городах Польши: офис центрально-европейского отделения находится в Варшаве, производственные предприятия – в Седльце и Лодзи.

Сборочный завод в Седльце был открыт в 2007 г., после того как в июне 2006 г. Stadler получила кон-

Рис. 9. Завод Bombardier в селении Матрановак (фото: Bombardier)



тракт на разработку и производство поездов семейства FLIRT для Силезского и Мазовецкого воеводств Польши. В настоящее время предприятие занимает территорию площадью 27 тыс. м², на нем работают примерно 800 чел.

Чехия

Ведущим чешским изготовителем подвижного состава остается Škoda Transportation. Численность персонала компании насчитывает не менее 5000 чел., ее головной офис находится в Пльзени, производственные предприятия – в Праге, Острове и Шумперке.

Большую часть этих предприятий компания присоединила в течение нескольких лет, включая предприятие Škoda Vagonka, которое до 2005 г. было известно как ČKD Vagonka, и Pars Nova, приобретенное в 2018 г. За пределами Чехии работают такие дочерние предприятия компании, как Ganz-Škoda Electric (Венгрия) и Transtech (Финляндия).

В 2017 г. чешский инвестор Петр Келлнер (Petr Kellner) получил контроль над группой через инвестиционный фонд PPF. Эта сделка положила конец многочисленным

спекуляциям по поводу возможности приобретения компании Škoda китайской корпорацией CRRC, что могло бы иметь серьезные последствия для европейского рынка.

В последние годы подвижной состав, выпускаемый компанией Škoda, получил значительно более широкое признание на международном рынке по сравнению с продукцией многих других восточноевропейских изготовителей. Электропоезда, построенные компанией, работают в Словакии, Литве и на Украине (рис. 8), трамваи – в Германии и Турции. Трамваи, которые были созданы на основе конструкции, разработанной компанией Škoda, эксплуатируются в Китае.

Пожалуй, наиболее известный контракт компании Škoda за последнее время – поставка для железных дорог Германии (DB) членочных поездов, рассчитанных на скорость 190 км/ч, для межрегиональных сообщений между Мюнхеном и Нюрнбергом. После длительных задержек в ноябре 2018 г. они наконец были сертифицированы для эксплуатации в Германии. Для тяги поездов используются электровозы серии 109, конструкцию которых Škoda разработала в конце 2000-х годов, конкурируя с Siemens и Bombardier. Версии этих локомотивов, различающиеся по напряжению питания и роду тока, эксплуатируют чешский национальный оператор ČD и словацкая компания ZSSK.

Венгрия и Балканские страны

Исторически в этом регионе работали несколько известных изготовителей подвижного состава рельсового транспорта. В Венгрии доминирующее положение в настоящее время занимают предприятия, принадлежащие компаниям Bombardier и Stadler.

Завод компании Bombardier в селении Матрановак (рис. 9) выпу-

Рис. 10. Вагон постройки компании Đuro Đaković для перевозки стали в рулонах



скает рамы тележек и другие компоненты механического оборудования. С 2001 по 2014 г. компании также принадлежала доля 65% ремонтного предприятия в г. Дунакеша, которую в дальнейшем выкупило государство.

В сентябре 2018 г. российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия» получил заказ на поставку 1300 пассажирских вагонов с местами для сидения для железных дорог Египта. Для выполнения заказа будут задействованы производственные мощности предприятия в г. Дунакеша.

Компания Stadler, заинтересованная в расширении своих производственных мощностей в Центральной и Восточной Европе, в 2009 г. открыла сборочный завод в г. Сольнок. На предприятии, численность персонала которого составляет около 400 чел., собирают, в частности, электропоезда серии 777 для сети Merseyrail в Великобритании.

Железнодорожная промышленность на территории бывшей Югославии в последние годы характеризуется лишь умеренной активностью. Хорватская компания Đuro Đaković строит грузовые вагоны, в том числе на экспорт (рис. 10). Другая хорватская компания – Končar еще в 2009 г. начала выпуск семей-

ства моторвагонных поездов, про- дав опытный образец электропоезда боснийскому оператору ŽFBH. В 2014 г. хорватский национальный пассажирский оператор HŽPP заказал 44 таких поезда, однако полностью выполнить заказ не удалось из-за финансовых проблем HŽPP. Кроме того, Končar поставила 142 сочлененных вагона трамвая Crotram для Загреба. Компания также получила заказ на поставку шести аналогичных вагонов для Лиепай (Латвия).

Хорватская компания TŽV Gredelj до 2012 г. занималась ремонтом эксплуатируемого в стране парка пассажирских вагонов и дизельного подвижного состава. Компания National Railway Equipment (США) предложила ей участие в выполнении заказов по сборке тепловозов для африканского и азиатского рынков. За последнее десятилетие TŽV Gredelj отправила заказчикам более 80 локомотивов. Компания рассматривает другие возможности участия в международных проектах.

Материалы компаний Softronic (www.softronic.ro), PESA (www.pesa.pl), Newag (www.newag.pl), Stadler (www.stadlerrail.com), Škoda Transportation (www.skoda.cz), Končar (www.koncar.hr); T. Bačić. Railway Gazette International, 2019, № 1, pp. 29 – 31.