



■ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

НАЗЕМНОЕ МЕТРО ОТКРЫЛИ В МОСКВЕ

По новому маршруту ходят «Иволги».

В столице 21 ноября состоялось открытие Московских центральных диаметров с участием президента России Владимира Путина, главы РЖД Олега Белозерова, мэра Москвы Сергея Собянина и губернатора Московской области Андрея Воробьева.

Владимир Путин стал одним из первых пассажиров первого Московского центрального диаметра, который соединяет Одинцово и Лобню. В сопровождении высокопоставленных чиновников президент проехал по этому маршруту, сев на Белорусском вокзале в «Иволгу».

Московские центральные диаметры (МЦД) – это проект реконструкции существующих сквозных железнодорожных линий в Москве и Московской области.

Идея его создания появилась почти 20 лет назад. Уже тогда стоял вопрос о целесообразности объединения пригородных и городских электропоездов в единую систему так, чтобы электрички могли сквозным потоком проходить через город и двигаться дальше в Московскую область.

– Сейчас это реализовано, но впереди большие планы, – рассказал журналистам председатель комитета Государственной думы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. – Уверен, что сеть поездов будет пущена дальше и дойдет до Калужской, Тверской и Владимирской областей. Но и то, что сделала мэрия Москвы вместе с руководством области и министерства транспорта, является большим достижением: они обеспечили стратегическое развитие транспортной инфраструктуры на двадцать лет вперед.

Ввод в эксплуатацию МЦД поможет частично решить проблему пробок на подъездах к городу: все больше людей будут пользоваться интегрированным железнодорожным транспортом, предпочитая его чаще, чем традиционные способы путешествия в Москву.

– Это проект будущего – уровня середины XXI века точно. Я благодарен и счастлив, что он был реализован именно в Москве. Но Санкт-Петербургу и другим городам-миллионникам тоже следует рассмотреть у себя возможность введения таких сквозных транспортных систем. В будущем появится возможность переходить на единый билет – в любой точке России можно будет купить его и отправиться в путешествие, даже не замечая приезда в другой субъект Федерации, – предполагает Москвичев.

Несмотря на то, что «Иволга» на МЦД состоит на 90% из отечественных комплектующих, двигатели там стоят не псковские. Поэтому на данный момент для завода АО «ПЭМЗ» в приоритете вопрос поставок наших электродвигателей для «Иволги». И предприятие активно работает в этом направлении.

Сейчас пассажиров перевозят как «Иволги», так и обычные электрички. Но планируется все поезда заменить на новые «Иволги».

Окончание на с. 4 >>

■ ГОРДИМСЯ

Двигаем страну

Двигатель ПЭМЗ вошел в сотню лучших товаров России



На некоторых упаковках товаров среди разных логотипов соответствия стандартам качества можно найти значок «100 лучших товаров России». Это значит, что продукция не только соответствует всем утвержденным требованиям безопасности, но и является одной из лучших по всей стране. Право размещать такой отличительный знак получают победители всероссийского конкурса с одноименным названием. Проект вполне успешно реализуют в нашей стране под контролем общественной организации «Академия проблем качества» и Росстандарта.

Конкурс проводится в два этапа, региональный и федеральный, по шести основным номинациям: «Продовольственные товары», «Промышленные товары для населения», «Продукция производственно-технического назначения», «Изделия народных и художественных промыслов», «Услуги для населения», «Услуги производственно-технического назначения».

Продукция Псковского машиностроительного завода тоже участвовала в этом конкурсе. Прошла региональный этап и стала лауреатом на федеральном. И вот – ПЭМЗ пригласили для вручения диплома.

ГДЕ ЖИВЕТ КАЧЕСТВО

Директор Псковского центра стандартизации и метрологии Галина Михайлова рассказала, что конкурс про-

ходит вот уже 21 год, в том числе и в Псковской области:

– В России борьбу за победу в этом конкурсе ведут тысячи предприятий, потому что стать лауреатом или дипломантом – значит обеспечить доброе имя своей продукции, о котором будет знать вся страна. Каждый год на конкурс «100 лучших товаров России» заявки поступают как от постоянных, так и от новых участников.

Как подчеркнула Галина Михайлова, предприятия своим участием в конкурсе могут продемонстрировать ответственное отношение к качеству. В этом году на конкурс «Сто лучших товаров России» на региональный этап было представлено 10 предприятий Псковской области с 23 видами продукции, из них на федеральный этап прошли 6 предприятий и 12 видов продукции.

– Качество там, где есть квалифицированные специалисты, современные управленцы, и где это есть, у нас выпускается и соответствующего уровня и качества продукция.

Так, электродвигатель асинхронный тяговый АТД-10У1 Псковского электромашиностроительного завода стал дипломантом в номинации «Продукция производственно-технического назначения» и получил соответствующий диплом и декларацию качества – разрешение на использование этого товарного знака.

ЗНАК ГОРДОСТИ

Председатель Псковского регионального отделения Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» Виктор Почернин также вручил ПЭМЗу благодарственное письмо за выпуск качественной продукции.

– В действительности качество жизни – это большое дело, – заметил Виктор Почернин. – Надо построить жизнь

качественную, организовать вокруг себя людей, чтобы они жили хорошо и качественно, – это маленький подвиг, я считаю. Поэтому хочу вас всех поблагодарить за то, что вы делаете для своих коллективов, для людей всей области.

Для того чтобы создать это качество, нужны современные управленцы. Поэтому почетным знаком «Отличник качества» наградили и начальника производства Сергея Ивановича Кузьменко.

«100 лучших товаров России» – всероссийский конкурс, стимулирующий предприятия и организации к повышению качества и конкурентоспособности российской продукции и услуг.

– Победа в конкурсе «Сто лучших товаров России» – это повод гордиться, так как наша продукция востребована и высочайшего качества. И этот товарный знак мы теперь сможем использовать в информационных и рекламных целях.

За качеством следит и сам Сергей Иванович, и с помощью своих подчиненных.

– Моя задача заключается в том, чтобы все регламенты по качеству исполнялись. Ведь качество – это не только качественный конечный продукт, но и, например, правильно оформленные документы, – подчеркивает начальник производства. – Чтобы во всех отраслях и сферах нашей деятельности были соблюдены все определенные стандарты, которые существуют на нашем предприятии.

Звание лауреата двигателя псковского завода получил заслуженно и теперь сможет носить гордую маркировку «100 лучших товаров России». И это – повод для гордости!

■ ДОСКА ПОЧЕТА

Притягательная сила завода

Какими качествами должен обладать работник отдела продаж на заводе

Лучшими сотрудниками завода становятся только рабочие, что стоят у станка. Не отстают от них и работники заводоуправления. Например, менеджер отдела продаж Юлия Анатольевна Никитина.

Чем занимается отдел продаж? Оказывается, не только продает, но и ведет заказчика от и до.

Веду деловые переговоры и переписку с заказчиками, заключаю договоры, выставляю счета и отслеживаю их своевременную оплату, размещаю оплаченную продукцию в производстве и отгружаю ее, – начала рассказывать Юлия Никитина. – Одним словом, продаю товар тем, кто в нем заинтересован. Надо не только довести заказчика до покупки, но и сделать так, чтобы он остался доволен – общением, обслуживанием.

Как заметила собеседница, заказчики самые разные



по многим направлениям: это производители подвижного состава для железной дороги, городского электротранспорта, предприятия автомобильной промышленности и оборонного комплекса. Сегодня практически все изделия, выпускаемые заводом, востребованы на рынке и пользуются большим спросом. Именно отдел продаж – то важное звено, благодаря которому изделия от станка попадают к конечному потребителю.

НРАВИТСЯ МАСШТАБ

Юлия Никитина работает на заводе давно, с 2005 года.

– В то время на заводе как раз набирали молодых специалистов с опытом работы, – вспоминает менеджер. – Я училась в Санкт-Петербургской академии сервиса и экономики по специальности «менеджер-экономист» и работала ведущим специалистом в отделе продаж и маркетинга на крупном предприятии по выпуску

приводной техники. Пришла на Псковский электромашиностроительный завод, уже имея трехлетний опыт работы в области продаж и высшее образование. Мне хотелось нового, и, ознакомившись с условиями работы, я решила остаться. Тогда и конструкторы приходили молодые, и технологи. Но в отдел продаж пришла только я. Работа у меня несколько не скучная, как может показаться со стороны. Мне нравится общение, а здесь я взаимодействую с предприятиями по всей стране. Работа интересная, каждый день что-то новое.

Как заметила Юлия, заказы поступают ежедневно на разные виды продукции, они требуют обработки, необходимо постоянно поддерживать контакт с контрагентами, с каждым из них уметь вести диалог в нужном русле, находя свой подход. А еще ей нравится работать на большом заводе:

– Видно, мне это роднее: как начала на заводах работать с 18 лет, так меня и тянет на такие предприятия. Даже не представляю, что я пришла бы на работу, а там всего три человека. Мне нравится масштаб. Тем более у нас такой завод, который выпускает продукцию на всю Россию и ближнее зарубежье. Поэтому с гордостью говорю, что работаю на Псковском электромашиностроительном заводе, – отмечает она.

КАК НА ПОДБОР

Непосвященному человеку, ни разу не сталкивавшемуся с жизнью реального завода, кажется, что работа в отделе продаж – легкая. Но в этом отделе, да еще такого крупного завода, как ПЭМЗ, работать может не каждый. Потому что надо знать всю продукцию, выпускаемую предприятием, и ее технические характеристики, обладать коммуникабельностью, стрессоустойчивостью, умением настоять на своем, не выходя за рамки этики и вежливости, и, конечно, иметь позитивный настрой.

Юлию Никитину уже не раз награждали грамотами и объявляли благодарности, но на Доске почета ее фото оказалось впервые. Такое решение приняла весь коллектив отдела продаж.

– Это было неожиданно и, конечно же, приятно, что отдел меня выдвинул, что оказали мне такое доверие и почет, – не скрывает она теплых эмоций по радостному поводу.

Юлия оптимистичный человек, с которым комфортно работать. Это мнение коллектива не только отдела продаж, но и работников других структурных подразделений завода.

– У нас замечательный коллектив! – отвечает на это Юлия. – Мы тут все с большим опытом работы за плечами, нацеленные на достижение общей цели и, конечно же, позитивные. Когда работаем вместе, нам проще. В хорошем коллективе и настрой всегда хороший!

■ РАВНИЕ НА ЛУЧШИХ

Детали ручной работы

Сразу на двух станках работает специалист с точным глазомером

Еще один рабочий с заводской Доски почета – Сергей Николаевич Блохин. Он фрезеровщик, работает на участке нестандартизированного оборудования. И он – мастер своего дела.

А на Доску почета рекомендовали его коллеги. Как рассказал руководитель цеха Геннадий Калашников, он тоже поддержал выдвигаемого кандидата:

– Он достойный работник, – так описывает коллегу руководитель. – У нас работа фрезеровщика очень индивидуальная. Чуть ли не каждый день осваиваем новые детали и двигатели, все – единичного производства. Задача фрезеровщика – не просто правильно прочитать чертеж и сделать необходимую деталь, но и где-то высказать свое мнение, предположение, как будет лучше. Главная задача – своевременно сделать и отдать детали в нужном количестве и с необходимым качеством. Участок небольшой, работают девять человек.

Пока мы разговаривали с Геннадием Калашниковым, к нам подошел и сам герой, Сергей Блохин.

– Работа заключается в том, чтобы фрезеровать любые детали, – начал рассказывать собеседник. – Например, токарь круглые делает, а фрезеровщик изготавливает детали любой конфигурации.

Сергей Николаевич работает в этой профессии уже давно. А непосредственно на ПЭМЗе – с 2012 года.

– Шел как-то мимо ПЭМЗа – и зашел. Серьезный завод, до этого были конторы попроще. Познакомился. Взяли фрезеровщиком, прикипел, понравилось. ПЭМЗ – перспективное предприятие, я так считаю. Работа интересная, не как в основном производстве, где она больше монотонная, однообразная, по разработанному технологическому процессу. Здесь работа с «листа»: есть конструкторский чертеж, заготовка, принятие личного решения – и в итоге нужно получить качественную деталь.

Фрезерует детали Сергей Николаевич на двух станках – один под одну продукцию, другой под другую, чтобы не переналаживать да время не терять.

Думаете, что самое сложное в работе фрезеровщиком? Ни за что не угадаете:

– Самое сложное для меня – на работу утром вставать, – смеется



собеседник. – С семи утра уже начинаем рабочий день. Зато работаем до половины четвертого, считай, половина дня свободна.

В свободное время Сергей Блохин ездит на дачу.

– То посажу – то выкопаю, то посажу – то выкопаю, – улыбается фрезеровщик.

Сергей Николаевич впервые

отмечен на заводской Доске почета. Но уже не раз получал разные грамоты: ко Дню машиностроителя, за хорошую работу.

Что еще он отмечает в своей работе, так это то, что с коллективом повезло. Пусть он и чисто мужской, но сплоченный, друг другу все помогают.

Какими качествами должен

обладать фрезеровщик? Точным линейным и объемным глазомером, внимательностью, зрительной памятью, развитым наглядно-образным мышлением, пространственным воображением, ответственностью. А если в комплексе еще и чувство юмора – то сотрудник становится на вес золота!

■ ПОЛУЧИЛИ ОПЫТ

Стажировка в Японии

Первое впечатление о Toyota

Сотрудники ПЭМЗ в Японии побывали на стажировке на предприятиях Toyota Motor Corporation. Наши специалисты перенимали мастерство у профессионалов из Страны восходящего солнца, увидели производство с высоты и поучаствовали в работе кружков качества, которые также являются инструментом бережливого производства.

ГОРОД ТОЙОТА

От Псковского электромашиностроительного завода в Японию отправились четыре человека: начальник производства №1 Сергей Кузьменко, главный инженер Анатолий Самсонов, инженер-технолог Игорь Петров и руководитель ОИТ Александр Тимохин. Помимо наших сотрудников, на обучении были представители других компаний со всей России, всего 20 человек. В Японии они провели целую неделю.

– На самом деле Тойота – это название целого города. И там много различных предприятий «Тойоты», где работает большое число людей, – рассказывает Александр Тимохин. – Каждый день мы посещали лекции и занятия, обучение проходило в Тойота-центре в разных локациях. Преподавали бывшие сотрудники «Тойоты», у которых огромный стаж и которые работали в разных странах. И сейчас они занимаются тем, что передают свои знания в разных инженеринговых центрах.

Завод Toyota фотографировать было нельзя, аудио и видео тоже оказались под запретом. Об этом каждого предупреждали улыбающиеся девушки на входе, и за исполнением этих правил строго следили. Да и вообще в Японии много чего нельзя было фотографировать: внутреннее убранство некоторых кафе, магазинов. Поэтому фотографий с предприятий у нашей группы нет.

КРУЖКИ КАЧЕСТВА

– Мы еще были на предприятии Avex Tado plant, это поставщик Toyota, они делают коробки передач для автомобилей, – продолжает Александр Тимохин. – На этом заводе тоже было внедрено бережливое производство. Там было довольно интересно, показывали, как все налажено – встроенное качество, изменение пространства, сокращение дефектов брака, управление качеством продукции. Отдельно рассказывали и про систему подготовки и запуска новой продукции Toyota Motor Corporation.

Еще участников стажировки познакомили с интересной практикой, которая называется Obeya, что переводится как



«большая комната». Это кружки качества, которые создаются и существуют на предприятиях.

Кружок качества (кружок контроля качества) – группа работников завода, регулярно собирающихся на добровольных началах для выявления проблем, влияющих на эффективность производства и качество продукции, и подготовки предложений по их устранению.

Кружки качества возникли в Японии в начале 1950-х на промышленных предприятиях, в 70-80-х годах они получили повсеместное распространение. В кружок входит от четырех до восьми сотрудников одного производственного участка. Если собирается больше, как показывает опыт, пропадает возможность «выразиться» каждому участнику. Кружок собирается раз или два в неделю на час-полтора. За это время его участники обсуждают качество работы, производительность труда, обеспечение безопасности и другие подобные проблемы производства. По некоторым оценкам, работа кружков позволяет японским компаниям ежегодно экономить 20-25 миллиардов долларов. Основная масса кружков качества (от 80 до 90%) действует в сфере производства. Особенно широко они используются в электронной промышленности.

Одним из главных условий успеха кружков качества является участие в их работе руководителей. Так как, по статистике, 80% проблем качества могут быть решены только с участием руководителей высшего уровня.

Этот опыт оказался настолько привлекательным, что сейчас более чем в 50 странах широко ис-

пользуется такая форма участия рабочих и служащих в улучшении качества выпускаемой продукции.

По оценке экспертов, на 80% успехи японских фирм связаны с тремя основными факторами, включающими:

- необычайно высокую активность рабочих;
- дух сотрудничества;
- постоянный поиск путей повышения качества.

Они позволяют улаживать различные конфликтные ситуации личного характера и решать проблемы взаимоотношений между людьми.

Придавая огромное значение подготовке персонала, японские предприятия осуществляют обширные комплексные программы обучения, которые составляют в соответствии с основными направлениями деятельности компании. Так, в результате обучения членов кружков качества среднегодовой экономический эффект от деятельности каждого сотрудника в конце 70-х – начале 80-х годов составил 147 тысяч иен, что в 15 раз выше затрат на обучение.

ТОЙОТА С ВЫСОТЫ

Как работают такие кружки качества, наглядно показали и всем участникам стажировки: каждый тоже участвовал в подобном кружке.

– Мы разбивались по группам и тоже выступали со своими проектами, – вспоминает Александр Тимохин. – Например, нам надо было описать показатели придуманной компании и выявить проблему, описать ее цифрами. Затем найти методики ее решения и отслеживать результаты. Это позволяет наглядно и быстро находить решение сложных задач. Также было интересно видеть, как в Японии внедрено бережливое производство: как организована подача инструментов, оснастка, процессы внутри предприятия,



как они отслеживают изменения, которые происходят на производстве, какие инструменты они используют, чтобы предотвращать брак.

На предприятия «Тойоты» всех участников привозили на специальном автобусе. Экскурсии водили не по самому производству, а по мостикам сверху, так что производство было видно с высоты.

– Например, там есть специальные приспособления: к каждому инструменту прикручен датчик. Если человек собирает деталь и по ошибке схватил не тот инструмент, который ему нужен, то срабатывает система и загорается световой датчик. Работник

это видит и меняет инструмент, все происходит точно, – делится Александр Тимохин своими наблюдениями. – Потому как у них время такта, отведенное на операцию для человека в конвейере, занимает от 75 до 85 секунд, в зависимости от загрузки и типа машин. Получается, что человеку надо очень быстро и безошибочно выполнить операции, что они и делают. В целом люди в Японии сильно отличаются по ментальности от европейцев. Это чувствуется с первых моментов попадания в страну. Например, в некоторых компаниях есть такая практика: пока начальник не уйдет домой, все подчиненные остаются на работе.

■ НОВОСТИ ОТРАСЛИ

РЖД запустит поезда в Африку

На прошедшем в Сочи экономическом форуме «Россия – Африка» ОАО «РЖД» заключило соглашения с компаниями четырех государств: Нигерии, Египта, Конго и Анголы. Российский холдинг предлагает сотрудничество в развитии железнодорожной сети африканских государств, строительстве

инфраструктурных объектов, в подготовке кадров и развитии железнодорожного машиностроения.

Также меморандум о взаимопонимании между странами подписали гендиректор РЖД Олег Белозеров и министр транспорта Нигерии Чибуйе Ротими Амаечи.

Отмечают, что правительство Нигерии заинтересовано в восстановлении существующих путей подвижного состава, а также расширении железнодорожных сетей благодаря строительству новых линий. Подписанный документ позволяет странам инициировать и другие направления сотрудничества.

Производство трамваев в Москве

Мэр Москвы Сергей Собянин подписал соглашение с «Трансмашхолдингом» об организации производства трамваев на базе Краснопресненского трамвайного депо.

«Программа обновления рабочего трамвайного парка Москвы выполнена практически на 70%, – отметил Сергей Собянин. – В рамках уже заключенных и будущих контрактов мы рассчитываем в течение

ближайших трех-четырёх лет обновить трамвайный парк на 100%. Но жизнь на этом не заканчивается. Москве и другим городам России и в дальнейшем будут требоваться современные трамваи. Кроме того, эту технику нужно будет ремонтировать и обслуживать. Поэтому мы достигли соглашения с крупнейшим отечественным производителем «Трансмашхолдингом» о том, что в нашем городе будет создан

технопарк по производству и обслуживанию трамваев».

Церемония подписания соглашения прошла в Депо им. Баумана, куда недавно поступил 300-й трамвай марки «Витязь-Москва». Всего по действующему контракту между ГУП «Мосгортранс», ОАО «Метровагонмаш» и ООО «ПК Транспортные системы» город должен получить 390 трамваев. Поставки будут завершены в течение 2020 года.

В России создают систему выявления поддельной промышленной продукции

Система выявления поддельной промышленной продукции, создаваемая при участии Ростандарта, позволит уменьшить количество контрафактных запчастей, поставляемых в ключевые машиностроительные отрасли, сообщают «Известия».

Для запуска этой системы разработаны три новых нацио-

нальных стандарта ГОСТ Р. Они будут регулировать качество подшипников, металлопроката, арматуры, других изделий, поставляемых для нужд авиастроения, производства железнодорожной и автомобильной техники, и вступят в силу в марте 2020 года.

Эксперты издания отметили, что разработанные ГОСТы могут

стать основой будущей цифровой системы прослеживаемости узлов и агрегатов. Сегодня такая система отсутствует, и каждый год производители выявляют сотни сомнительных деталей, использование которых может привести к авиакатастрофам, если речь идет об авиационном строительстве.

■ ТУРИЗМ



Трамвайный ретромаршрут

На старинном трамвае можно покататься в Санкт-Петербурге

Туристический маршрут открыли 6 ноября.

Раньше в теплое время года по выходным дням на улицы Петербурга выходили музейные раритеты – трамваи из коллекции Горэлектротранса. Они обслуживали ретромаршрут, который каждый год менял свою трассу, но неизменно проходил по каким-либо центральным улицам города.

Теперь перевозки будут выполнять каждый день, но более современным вагоном. Трамвай-реплика вагонов типа ЛМ-33 «Американка», проработавших на регулярных маршрутах Ленинграда почти полвека – с 1933 по 1979 год, изготовлен силами Горэлектротранса из трамвая модели ЛМ-99.

Регулярный маршрут «Первый туристический» (Т1) начал свою работу 6 ноября. Чтобы обеспечить постоянную загрузку экскурсионной линии, для нее изготовили специальный

вагон – с внешним видом и «деревянным» интерьером «под старину», но с современной ходовой частью и неаутентичной «начинкой»: аудиогuidaми, сетью Wi-Fi, USB-разъемами. В вагоне 33 места, при этом все пассажиры должны ехать сидя.

Вагоны типа ЛМ-33 (Ленинградский моторный проекта 1933 года) и ЛП-33 (Ленинградский прицепной 1933 года) – первоначально МА и ПА (моторный и прицепной американского типа) – выпускались на Ленинградском вагоноремонтном заводе в 1933-1939 гг. на основе конструкции трамвайного вагона из США. До настоящего времени в Санкт-Петербурге сохранилось два вагона серии ЛМ-33 и один ЛП-33.

Кроме реконструкции вагонов «под старину», Горэлектротранс закупает новые трамваи. В этом году приобретен 21 трехсекционный трамвайный вагон модели 71-931М «Витязь-М».

Окончание.

Начало на странице 1.

Наземное метро открыли в Москве



В новых вагонах все предусмотрено для удобства пассажиров: крепления для велосипедов, места для багажа, детских и инвалидных колясок. Кроме того, в поездах есть новостные экраны, маршрутные табло, Wi-Fi, USB-розетки в каждом кресле. В туалетах установлены сенсорные краны и автоматические сушилки для рук.

Модели поездов «Иволга», разработанных для Московских центральных диаметров (МЦД), могут начать экспортировать за границу. Об этом 8 ноября заявил генеральный директор «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа при осмотре подготовительных работ к запуску МЦД на Белорусском вокзале столицы.

КСТАТИ: Аналогичные системы наземного метро существуют во Франции и Германии и отлично себя зарекомендовали – это берлинская S-Bahn и парижская RER.

«Благодаря развитию транспортного узла Москвы нам удалось разработать, произвести и поставить самый современный пассажирский городской поезд. Он способен работать в режиме городского метро, это ускорение, пассажирообмен. Здесь все сделано для человека, чтобы он с большим удовольствием из Подмосковья доезжал до Москвы», – отметил Липа.

По его словам, модель поездов позволяет увеличивать или уменьшать количество вагонов поезда в зависимости от потребности с пяти до 12. Применение новейших технологических решений делает данные поезда конкурентоспособными на мировом рынке.

«Для 25 тысяч россиян, которые работали над производством компонентов, сборкой и проектированием этого поезда, заказ станет долгосрочным, будет возможность и дальше развивать эту компетенцию, поскольку она возможна не только для российских потребностей, но и для экспорта за рубеж», – сказал гендиректор.