

Продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства "INFOLine". Компания "Lexis-Nexis" с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМН всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства "INFOLine".



Информационное агентство "INFOLine" имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

Информационная услуга «База событий»

"Железнодорожное машиностроение РФ"

2011-2015

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- PR-поддержка
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМН и многое другое





Содержание выпуска

Железнодорожное машиностроение РФ	4
Государственное регулирование	4
Плата за списание. "Ведомости". 9 июня 2014	4
Международное сотрудничество	5
Переходный период надо продлить. "ИА РЖД-Партнер.ру". 11 июня 2014	5
Локомотивостроение РФ	6
ОАО "РЖД" развивает движение тяжеловесных грузовых поездов.....	6
Укрализины отказались от ранее заказанных современных электровозов V поколения.	7
Быстрый результат. "Гудок". 9 июня 2014.....	7
Прибавим интеллекта промышленности. "Областная газета (Свердловская область)". 10 июня 2014.....	8
Александр Василенко: "Работать надо, и тогда будет все получаться". "Наш Брянск.Ру". 9 июня 2014.....	10
Новое слово в локомотивной тяге. "Уральская магистраль". 11 июня 2014.....	11
"Богатыри" набирают вес. "Железнодорожник Поволжья". 11 июня 2014.....	12
Плавный ход. "Гудок". 11 июня 2014.....	13
Больше вес – выше эффективность. "Гудок". 11 июня 2014.....	13
Производство специальной железнодорожной техники РФ	15
В ожидании обновления. "Куйбышевский железнодорожник". 9 июня 2014	15
Идеальная площадка для пути. "Гудок". 9 июня 2014.....	15
Агрегатно-модульный принцип как наиболее прогрессивный метод создания оборудования и изделий машиностроения (Часть 4). "Ресурс Машиностроения". 10 июня 2014	16
Производство грузового подвижного состава РФ	18
В 2014 году планируется ввести сертификат IRIS на 20 предприятиях.	18
В суде начался допрос основного подозреваемого по делу о фальсификации продукции УВЗ.	18
В КВСК запущено новое производство.....	18
Чтоб не пропасть поодиночке. "ИА РЖД-Партнер.ру". 6 июня 2014.....	19
Областные законодатели и РЖД выходят на новый уровень общения. "ndwesti.ru". 7 июня 2014	21
Положительная динамика. "Известия". 9 июня 2014	23
Нефтепродукты: между колесом и трубой. "ИА РЖД-Партнер.ру". 9 июня 2014	23
Хламу на дороге не место. "Российская газета". 10 июня 2014	25
Перспективы? Хорошие... "Газета Курская правда". 10 июня 2014.....	26
Производство пассажирского подвижного состава РФ.....	28
В Щербинке состоялась презентация пассажирского поезда "Тальго".	28
В случае спроса на международные перевозки возможно приобретение большего числа поездов Talgo.....	28
В настоящее время рассматривается вопрос об эксплуатации поездов Talgo на внутрироссийских маршрутах.	28
Горьковский филиал ОАО "Федеральная пассажирская компания" в текущем году приобрел 88 новых вагонов.	28
Трамвайный парк Екатеринбурга пополнился новыми вагонами.....	29
Что изменится в московской подземке в ближайшие годы. "Российская газета". 6 июня 2014	29
"Это настоящая парная". "Газета.ру". 9 июня 2014.....	30
Власти отказались от скоростного трамвая в Гольянове. "m24.ru". 9 июня 2014.....	32
Производство компонентов для железнодорожного транспорта РФ.....	33
ОПЖТ и Кнорр-Бремзе подписали Меморандум о сотрудничестве.	33
"Объединенная Вагонная Компания" завершила сделку по приобретению 100% долей "НПЦ "Пружина".....	33
ОМК ввела в эксплуатацию первую в стране линию по выпуску ж/д колес для скоростного движения, локализирующую их производство в России.	34
В КБТМ совершенствуют информационные технологии.	35
Обоснование применения в качестве конструкционного материала чугуна или стали для фрикционных клиньев тележки грузового вагона. "Вестник транспорта". №2 2014.....	35
Компьютер учтет вагоны быстрее и надежнее человека. "Гудок". 9 июня 2014	39
Двигатель. Не вечный... "Известия". 9 июня 2014.....	39
Создана модель взаимодействия пути и подвижного состава. "Гудок". 10 июня 2014.....	41
Инновации в тормозных системах. "Гудок". 10 июня 2014.....	42
Литье для вагонов. "Железнодорожник Поволжья". 10 июня 2014	42
Деятельность локомотиворемонтных предприятий	43
За сход вагонов в Волгограде ответит руководство локомотивного депо М. Горького.....	43
Тепловозы отправились на ремонт. "Дальневосточная магистраль". 9 июня 2014.....	43



Трудности перевода. "Октябрьская магистраль". 10 июня 2014.....	43
С завидным постоянством. "Вперед". 11 июня 2014.....	44
Деятельность вагоноремонтных депо	46
РЖД продала "Вагонремаш" "Железнодорожному сервисному альянсу"	46
Ставка на качество и прибыль. "Дальневосточная магистраль". 9 июня 2014	46
Баланс между ценой и качеством. "ИА РЖД-Партнер.ру". 10 июня 2014.....	47
Пермские силовики выяснили причину крушения вагонов в Поздино. "ikirov.ru". 11 июня 2014	48
Отраслевые мероприятия	49
Отраслевые мероприятия.....	49
В Казани состоялась Международная конференция НП "ОПЖТ" и Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB) и Правительства Республики Татарстан.	49
Железнодорожное машиностроение других стран	51
Локомотивостроение других стран	51
Технологии интермодальности. "Коммерсантъ". 9 июня 2014.....	51
Производство грузового подвижного состава других стран.....	53
Подвижной состав "Укрзалізниця" изношен на 89,2%.....	53
КВСЗ в январе-мае уменьшил выпуск грузовых вагонов на 79% - до 626 шт.	53
Производство пассажирского подвижного состава других стран	54
VR (Финляндия) запускает тендер на двухэтажные вагоны.....	54
Крюковский вагоностроительный завод поставит "Укрзалізниця" поезда двойного питания.....	54
Стоимость строительства на Троещину трамвайной линии с вместимостью метро составит 2,6 млрд грн, - КГГА.	54
Производство компонентов для железнодорожного транспорта других стран	55
Датчики Otiscomt установлены на самый большой кран в Европе.....	55
Деятельность вагоноремонтных депо других стран.....	56
Вагоны метро в Киеве будут ремонтировать японцы.	56
Кабмин приступает к корпоратизации "Укрзалізниця". "capital.ua". 11 июня 2014	56



Железнодорожное машиностроение РФ

Государственное регулирование

Плата за списание. "Ведомости". 9 июня 2014

Правительство обсуждает ужесточение правил продления сроков службы вагонов. Железнодорожные операторы хотят получить субсидию на покупку новых

Правительство вернулось к обсуждению проблемы продления сроков службы вагонов. С 1 августа вступит в силу Технический регламент Таможенного союза, который запретит продлевать срок службы вагонов. До сих пор можно было продлить жизнь вагона на половину срока службы после капитального и деповского ремонтов. По новым правилам сделать это можно будет, только пройдя процедуру модернизации и сертификации — эти процедуры более дорогие и долгие. Это должно стимулировать операторов обновлять парк.

Поэтому железнодорожные операторы настаивают на введении с 1 августа переходного периода, иначе стоимость нового парка окажется для операторов запределной, рассказал источник, близкий к одному из участников прошедшего в минувший четверг совещания у вице-преьера Аркадия Дворковича, где обсуждалась эта проблема. Вагоностроители настаивали на исполнении регламента Таможенного союза, рассказывает еще один источник. "Вице-премьер, услышав доводы сторон, согласился, что необходимо искать компромисс в отношении переходного периода, который, с одной стороны, не позволит бесконтрольно продлевать все вагоны, с другой — не будет скрытой формой запрета на продление вагона", — говорит заместитель гендиректора ПГК Михаил Курбатов (один из участников совещания).

Если регламент вступит в силу в существующем виде, то операторам нужно будет закупать по 65 000-100 000 новых вагонов в год, потратив на это 390 млрд руб., приводит данные один из источников "Ведомостей". Ужесточение правил продления сроков службы вагонов решит проблему профицита парка на сети РЖД — с этим согласились участники совещания, говорит источник, близкий к руководству одного из вагоностроительных предприятий. Операторы готовы обновлять парк и испытывают потребность в инновационных вагонах, уверяет источник в ПГК. Но цена инновационных вагонов (2,5 млн руб. — у ТВСЗ, 1,8 млн руб. — у УВЗ) слишком высока даже с учетом всех имеющихся скидок, льгот и улучшенных характеристик, отмечает он. По подсчетам ПГК, для того чтобы замена действующего вагона на новый, инновационный, была оправданна, необходима компенсация в 900 000 руб. "Сумма может быть меньше, если государство предоставит льготные условия финансирования, а вагоностроители поработают с себестоимостью и снизят отпускные цены на вагоны", — отмечает собеседник "Ведомостей". Возможность предоставления субсидий операторам обсуждалась на совещании, подтверждает источник, близкий к другому участнику встречи. Теперь нужно понять, какая поддержка нужна. По его данным, достаточно и 500 000 руб. за вагон. Нашли ли эти предложения поддержку у чиновников, вчера выяснить не удалось.

Ограничение права продлевать сроки службы грузовых вагонов обсуждается уже больше года. Сейчас 22% всех вагонов в стране с истекшим сроком службы (272 000 из 1,23 млн), средний возраст вагонов — 15,2 года, говорит гендиректор агентства "Infoline-аналитика" Михаил Бурмистров. Запрет продления окажет наиболее сильное влияние на бизнес ПГК, "дочки" РЖД — Федеральной грузовой компании (ФГК) и "Русагротранса", констатирует эксперт.

Вагоностроители и операторы рассчитывают, что проблему с продлением сроков службы решит президент Владимир Путин. На этой неделе у него должно состояться совещание на эту тему. Понятно, что проблема продления сроков службы не связана с безопасностью и скоростью движения на сети, говорит Бурмистров, каждый защищает свои интересы: вагоностроителям нужно продать свою продукцию (спрос на новые вагоны сократился на 30% в 2013 г. и продолжает падать), с другой стороны — операторы, которые работают на грани рентабельности и у них нет денег на обновление парка; есть еще РЖД, которая старается решить проблему профицита парка на сети. Представитель Минтранса на вопросы не ответил, с представителями Минпромторга, Дворковича, УВЗ связаться не удалось. Представители ТВСЗ, ФГК отказались от комментариев.

Льготы не помогли

Чтобы стимулировать спрос на новые вагоны (с повышенной грузоподъемностью — 25 т на ось), правительство приняло несколько мер поддержки: дало тарифную скидку (до 6%) на перевозку в таких вагонах и субсидию для лизинговых компаний (компенсация 90% ставки лизингового платежа за покупку вагона с улучшенными характеристиками либо скидка на аванс при утилизации старого вагона). В 2014-2016 гг. на это пойдет из бюджета 7,1 млрд руб. (Ведомости 09.06.14)



Международное сотрудничество

Переходный период надо продлить. "ИА РЖД-Партнер.ру". 11 июня 2014

Самое рациональное – отложить переход на Технические регламенты Таможенного союза минимум на два года. Этого времени хватит на доработку новой системы технического регулирования, считает директор дирекции по техническому регулированию дивизиона "Железнодорожный прокат" EVRAZ Сергей Палкин.

– **Сергей Валентинович, какие перемены ожидают собственников подвижного состава после вступления в силу новых Технические регламентов Таможенного союза (ТР ТС)?**

– Дело в том, что в РФ после второго августа 2014 года ни одного вида железнодорожной продукции нельзя будет сертифицировать. Новая система технического регулирования в ТС не готова к применению. Она имеет системные недостатки, которые в перспективе отрицательно отразятся на машиностроительном бизнесе и безопасности перевозок.

Возникает вопрос: куда российскому производителю обращаться за подтверждением соответствия продукции и где проводить ее испытания? Известно, что большинство действующих испытательных лабораторий находятся у изготовителей продукции и в определенной степени зависимы от них. Порядка использования таких лабораторий нет, а без них не оценить соответствие продукции, так как другие альтернативы на пространстве СНГ отсутствуют.

Между тем, именно в России изготавливается практически вся ключевая и крайне необходимая для железнодорожных перевозок продукция. Если железнодорожный транспорт перестанет получать подвижной состав, то отрасль какое-то время останется вполне работоспособной. А вот промышленность может полностью обанкротиться или перейти на совершенно другие виды продукции. И это, в долгосрочной перспективе, может стать весьма актуальным для железнодорожного сегмента, в котором могут проявиться инфраструктурные ограничения для обеспечения экономического подъема в стране.

– **С какими видами рисков придется столкнуться участникам рынка в ближайшее время?**

– Ситуация такова, что нам может оказаться необходимым по сути заново выстраивать всю цепочку поставок в железнодорожном машиностроении и форматировать систему кооперации в промышленности.

Для исключения такого варианта развития событий с просьбой о переносе сроков перехода на ТР ТС в Минпромторг РФ и обратились объединение вагоностроителей, а также представители металлургов.

Многие задают вопросы. Например, что делать с инновационной продукцией, на которую нет стандартов? Ответ звучит такой: утверждайте, так называемые, предстандарты. Но ведь это процесс может растянуться на год, полтора... И кто сегодня сможет себе позволить заморозить средства в развитие производства на такой срок?

– **ЕЭК предусмотрены переходные положения. Достаточно ли указанного в них порядка, чтобы снять многие вопросы?**

– Изданные ЕЭК переходные положения недостаточны. Они, между прочим, создают необоснованные приоритеты партнерам РФ по ТС. И даже в какой-то степени ущемляют права российских производителей. Разве справедливо, что предприниматели соседних стран ТС могут выпускать свою продукцию без сертификации и даже без оценки соответствия в течение двух лет. А у российских производителей все прежние продукты должны сертифицироваться по новой схеме. Да еще у них отобрали и год действия сертификата – установлено два года его применения – при ранее установленном нормативном сроке в три. Но подобное сокращение времени действия сертификата – это по сути дополнительные расходы. Разве ЕЭК может их возместить?

– **Предусмотрен ли в переходных положениях ЕЭК определенный порядок преемственности?**

– В переходных положениях ЕЭК он отсутствует. Например, что делать с уже поданными заявками, с уже начатыми и оплаченными процессами оценки соответствия, с проводимыми многолетними полигонными испытаниями, с продукцией, сертифицированной по сертификационным базисам, с результатами подконтрольной эксплуатации?

Такая ситуация сложилась отчасти из-за того, что нет единого ответственного за переход на ТР ТС. Так, ЕЭК отвечает за технические регламенты и они, пусть и плохие, но есть. За межгосударственные стандарты в ЕЭК вообще никто конкретно не отвечает, ведь их готовит и издает общественный орган – Межгосударственный технический комитет (МТК), который курируют национальные органы по стандартизации.

– **И какие же будут предложения?**

– Самое рациональное сейчас – это отложить минимум на два года переход на ТР ТС и провести мероприятия по доработке и совершенствованию новой системы технического регулирования. Только такое решение позволит избежать огромных экономических потерь.

Перенесение даты введения ТР ТС на два года ни коем образом не отразится на общей картине осуществляемых процессов экономической интеграции в рамках Таможенного Союза, так как практически вся железнодорожная продукция, подлежащая обязательной оценке соответствия, производится в России, и сегодня она и так беспрепятственно обращается на всем пространстве СНГ, обеспечивая должную безопасность. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 11.06.14)



Локомотивостроение РФ

ОАО "РЖД" развивает движение тяжеловесных грузовых поездов.

9 июня в центральном офисе ОАО "РЖД" в Москве состоялось заседание научно-технического совета (НТС) компании по вопросам организации движения тяжеловесных грузовых поездов. Участниками совета отмечено, что развитие тяжеловесного движения является одним из инструментов, который позволит повысить провозные способности участков и направлений, создаст резерв пропускной способности сети ОАО "РЖД". Кроме того, оно позволит повысить производительность локомотивов, локомотивных бригад, обеспечит сокращение потребления энергоресурсов на тягу поездов.

По словам старшего вице-президента ОАО "РЖД" Валентина Гапановича, с момента образования компании в 2003 году средняя масса грузового поезда увеличилась на 303 т (+8,4%), за последние 5 лет количество отправленных тяжеловесных поездов массой более 6 тыс. тонн увеличилось на 50% и достигло 151507 единиц. При этом количество поездов массой свыше 8 тыс. т выросло в 11 раз и составило в 2013 году 2715 единиц.

Важным технологическим мероприятием по увеличению пропускной способности участков, особенно в период "окон", является пропуск сдвоенных поездов. По итогам 2013 года количество пропущенных поездов достигло 22,2 тыс., в 2014 году планируется пропустить 24 тыс. соединенных поездов.

По мнению участников НТС, с учетом нарастающего дефицита пропускной способности инфраструктуры ОАО "РЖД" к 2020 году необходимо переходить на регулярную эксплуатацию поездов массой не менее 7100 т брутто и вагонов с осевой нагрузкой 25 т на ось и более (в настоящее время большинство грузовых вагонов имеют нагрузку на ось 23,5 т).

Ранее, в 2002 году, МПС РФ было принято решение о введении на основных направлениях сети железных дорог унифицированных норм массы и длины грузовых поездов соответственно 6000 т и 71 условный вагон вместо 4000 т и 57 условных вагонов.

Переход на вождение поездов массой 7100 тонн позволит увеличить средний вес поезда на 47 тонн и сократить эксплуатационные расходы на продвижение поездов на 4,6 млрд рублей в год.

Основными технологиями, позволяющими организовать вождение тяжеловесных поездов, являются объединение локомотивов по системе многих единиц тяги, применение распределенной по составу тяги с использованием систем управления локомотивом по радиоканалу и систем управления торможением. На определенных участках повышение массы составов достигается с использованием инновационных локомотивов: электровозов 2ЭС10 "Гранит" и тепловозов 2ТЭ25А "Витязь" с асинхронным тяговым приводом, газотурбовоза ГТ1h и других за счет их повышенных тяговых свойств.

Одно из значимых направлений развития тяжеловесного движения – использование вагонов повышенной грузоподъемности. Организация взаимодействия между ОАО "РЖД", операторскими компаниями, грузополучателями по приобретению и организации курсирования полувагонов, имеющих нагрузку 25 т на ось, позволит более эффективно использовать существующую инфраструктуру. Вагоны новой постройки имеют увеличенный межремонтный пробег до 250 тыс. км и позволяют увеличить массу поезда до 7100 тонн при сохранении длины состава в 71 условный вагон. Собственниками уже приобретено более 6000 таких вагонов.

Генеральной схемой развития железных дорог ОАО "РЖД" на период до 2020 года определены основные маршруты следования тяжеловесных поездов. В настоящее время на сети железных дорог организовано тяжеловесное движение на Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Свердловской, Московской и Приволжской железных дорогах. В период 2014-2015 годов планируется его организация на Северной и Октябрьской железных дорогах.

С учетом реализации мероприятий по модернизации Восточного полигона сети ОАО "РЖД" организация движения грузовых поездов массой 7100 т позволит высвободить пропускную способность инфраструктуры и сформировать возможность для освоения дополнительного грузопотока до 11,5 млн т угля в год.

При организации движения грузовых поездов массой 7100 т на остальных трех основных направлениях возможно освоение дополнительного объема перевозок грузов, которое может составить на участке Кузбасс – Северо-Запад до 7,3 млн т в год, Кузбасс – Центр – до 2,1 млн т в год, Кузбасс – Юг – до 2,4 млн т в год.

В 2014 году планируется организовать исследование с целью выявления барьерных мест для пропуска тяжеловесных поездов и утверждения программы по их устранению.

Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД)* Регион: *Москва* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)2629901 88007750000* Факсы: *(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: *Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент* (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД")) 10.06.14)

**Укрализиныця отказалась от ранее заказанных современных электровозов V поколения.**

Первые 7 из 50 заказанных в прошлом году грузовых электровозов постоянного тока 2ЭС10 "Святогор", выпущенные на совместном предприятии Siemens и Группы "Синара", так и остались невыкупленными "Укрализиныцей".

2ЭС10 – это очень мощный электровоз V поколения. На данном этапе "Укрализиныце" необходимо 50 таких локомотивов, которые бы позволили существенно повысить эффективность вождения поездов через Бескидский перевал, а также дали бы возможность передать 100 грузовых электровозов ВЛ11М со Львовской на Приднепровскую дорогу для замены ВЛ8. В свою очередь, партия в 50 локомотивов слишком мала, чтобы ставить производителю условие по сборке их на территории Украины.

Решение о покупке 50 электровозов 2ЭС10 принималось в 2013 году. В декабре первые 3 из них были поставлены украинской стороне, но вопрос оплаты не был решен. После 2 месяцев простоя на станции Купянск, электровозы вернули производителю. Что показательно, проблемы с оплатой возникли еще в конце прошлого года при предыдущей власти.

Сейчас решения своей судьбы ожидают еще 4 локомотива 2ЭС10 "Святогор", уже построенных для "Укрализиныцы". Вероятнее всего, уже через несколько недель "Святогоры" будут переоборудованы в серийные электровозы 2ЭС10 "Гранит" и поставлены Российской железной дороге.

"Очень жаль, что "Укрализиныця" не получит эти самые современные грузовые электровозы постоянного тока для горного участка Львовской железной дороги. В Карпатах 50 электровозов 2ЭС10 могли бы заменить 100 электровозов ВЛ11М", – говорит эксперт транспортной отрасли Александр Кава.

Он уточнил, что сейчас для проводки одного грузового состава через Бескидский перевал используется 4 грузовых электровоза ВЛ11М, тогда как для аналогичной работы необходимо было бы всего лишь 2 электровоза 2ЭС10. Экономия была бы достигнута не только за счет снижения расхода электроэнергии, но и за счет уменьшения количества используемых локомотивных бригад на линии.

"Увы, в Украине нет отечественного производства электровозов. А парк очень быстро стареет. Основным электровозом на Донецкой и Приднепровской железных дорогах – ВЛ8, который был разработан в 1953 году; он выпускался с 1955 по 1968 годы. Необходима срочная замена, запаса времени у "Укрализиныцы" уже нет", – настаивает Александр Кава.

(tourdream.net) (10.06.14)

Быстрый результат. "Гудок". 9 июня 2014**К 65-летию юбилею УБЖД подошла с рекордными показателями**

Инвестиции акционеров Улан-Баторской железной дороги позволят ей вдвое увеличить грузооборот к 2020 году. Общий объем финансирования компании оценивается в \$890 млн.

Делегацию ОАО "РЖД" на торжественных мероприятиях в Улан-Баторе возглавил первый вице-президент холдинга, председатель правления УБЖД Вадим Морозов. В столице Монголии прошёл парад железнодорожной техники, открылся памятник паровозу "Л" ("Лебедянский"), введена в эксплуатацию новая линия пригородного сообщения Улан-Батор – Толгойт.

"Редкая железнодорожная компания в мире может похвастаться столь существенным производственным и финансовым результатом в период с 2009 по 2013 год, – отметил в беседе с журналистами Вадим Морозов. – Всего за четыре года грузооборот вырос с 7,8 млн ткм до 12 млн. В 2013 году достигнут исторический максимум объемов перевозок грузов, который составил 21 млн тонн. Доходность от перевозочной деятельности повысилась ещё более значительно". По данным УБЖД, с 6,6 до 36,1 млн монгольских тугриков.

По словам председателя правления компании, общий объем инвестиций до 2020 года оценивается в \$890 млн. Из них 130 УБЖД инвестирует уже в текущем году. Средства будут направлены на приобретение четырёх магистральных тепловозов, рельсового автобуса и 15 новых пассажирских вагонов. Уже началась комплексная реконструкция нескольких участков пути, построены приёмно-отправочные и вторые пути в направлении государственной границы с КНР, новые разъезды, осуществлена модернизация некоторых станций, а также оснащение устройствами СЦБ и связи.

"Благодаря совместным усилиям за последние пять лет удалось не только вывести общество из кризиса, но и стабилизировать его финансовое положение, – добавил Вадим Морозов. – Теперь задача – развиваться дальше. Нарастивать мощности, увеличивать объёмы перевозок. Мы намерены превратить УБЖД в доходное, финансово устойчивое предприятие в самые сжатые сроки".

Справка "Гудка"

АО "Улан-Баторская железная дорога" (АО "УБЖД") создано 6 июня 1949 года на основе Соглашения между правительствами СССР и Монгольской Народной Республики с равным распределением долей в уставном капитале АО (50% на 50%).

До июля 2004 года полномочия акционера от имени РФ осуществляло МПС России, затем Федеральное агентство железнодорожного транспорта. С декабря 2009 года ОАО "РЖД" вступило в права доверительного управляющего российским пакетом акций. (Гудок 09.06.14)



Прибавим интеллекта промышленности. "Областная газета (Свердловская область)". 10 июня 2014

Александр Петров: "Иннопром привлекает в Свердловскую область наукоёмкие инвестиционные проекты"

Менее месяца остаётся до открытия Международной промышленной выставки "Иннопром-2014". О ходе подготовки к этому мероприятию и перспективах развития промышленности Среднего Урала рассказывает заместитель председателя правительства Свердловской области Александр ПЕТРОВ.

— **Александр Юрьевич, насколько представительной будет Международная промышленная выставка в Екатеринбурге в этом году?**

— На участие в Иннопроме-2014 заявили многие крупные российские и зарубежные компании. По данным на начало июня, участниками выставки уже проплачены 85 процентов выставочных площадей Екатеринбургского ЭКСПО-центра, и я уверен, что к началу июля площади будут заняты на все 100 процентов. К нам приезжают большие делегации из Ирана, Афганистана, Чехии, Германии. В рамках форумной части пройдёт Российско-арабский и Российско-азиатский деловые советы. Ждём большую делегацию стран Латинской Америки.

— **А страны Северной Америки будут представлены?**

— Если говорить об официальных делегациях, то в прошлом году наш Иннопром посетили не только Генеральный консул США в Екатеринбурге, но и представители Посольства Соединённых Штатов Америки в Российской Федерации. В этом году, в связи с событиями на Украине, официальных делегаций из США и Канады, возможно, и не будет, но мы точно знаем, что обязательно будут представители североамериканского бизнеса, который в нашей области неплохо представлен. Прежде всего, это корпорация "Боинг", которая сегодня в числе первых заходит в Особую экономическую зону "Титановая долина".

— **Кроме "Боинга", на участие в этом проекте много ли сегодня претендентов?**

— На сегодняшний день в Минэкономразвития России официально зарегистрировались четыре резидента "Титановой долины". Кроме "Боинга", это компания-производитель технических газов, компания по производству строительной техники и компания-производитель полимерных труб.

— **Это наши отечественные предприятия?**

— Это и зарубежные, и совместные с зарубежными предприятия. Одно из них австрийское, второе китайско-корейское, третье германское. Кроме них подали заявки ещё три иностранные фирмы. Называть их пока не буду, заявки сейчас проходят экспертизу в Минэкономразвития РФ, но я уверен, что после завершения процедуры в "Титановой долине" будет уже семь резидентов. Эти фирмы тоже примут участие в Иннопроме.

— **Что нового и интересного ждёт участников выставки в этом году?**

— Много чего. Под председательством министра промышленности и торговли РФ Дениса Валентиновича Мантурова уже прошли два заседания Федерального комитета по подготовке к Иннопрому-2014. Заявлена очень важная тема: "Интеллектуальная промышленность". Подготовлена большая и разветвлённая форумная часть, которая будет посвящена в первую очередь созданию инжиниринговых центров и промышленному дизайну. Также в рамках форума состоится заседание Координационного совета при Министерстве промышленности и торговли РФ. Напомню, что этот совет был создан четыре года назад по инициативе Свердловской области и Татарстана. В его рамках руководители региональных исполнительных органов власти, отвечающих за промышленность, регулярно собираются при федеральном министре для обсуждения актуальных вопросов. Министр доводит до нас оперативную информацию о тех новых нормативных документах, законодательных актах, которые относятся к деятельности министерства, и получает обратную связь. В этом году в июне в Государственную Думу будет, наконец, внесён проект федерального закона о промышленной политике, которого мы очень давно ждём. Ещё будет проведён очень интересный "круглый стол" по интеллектуальной собственности. Эта тема, пока ещё мало понимаемая нашими промышленниками, интересна для них с точки зрения капитализации бизнеса, продвижения продукции на внешних рынках. Для нашей области это особенно актуально, ведь мы сегодня всё более активно выходим на мировые рынки.

Кроме того, будут обсуждаться вопросы развития компонентной базы и производства комплектующих для транспортного машиностроения, связанные с кооперацией и импортозамещением. В программной статье "Сохраним опорный край Державы" наш губернатор обозначил новые горизонты развития инженерной школы Урала, поэтому мы будем обсуждать на Иннопроме и вопросы совершенствования технического образования.

— **Какие вообще ожидания связывает правительство Свердловской области с Иннопромом-2014?**

— Иннопром — это ещё и некое подведение итогов работы Свердловской области за прошедший год, и возможность взглянуть на сегодняшние позиции нашего региона немножко со стороны. По предыдущим годам мы видим, что после каждой такой выставки Средний Урал прирастает объёмами производства, благодаря чему сегодня наш внутренний региональный продукт составляет около полутора триллионов рублей. Думаю, по итогам 2014 года эта цифра будет ещё выше. Сегодня мы внимательно смотрим на тот факт, что наша область — классический старопромышленный регион и наши базовые отрасли — это металлургия, горнодобывающая промышленность, тяжёлое машиностроение. Думаю, что в ближайшие годы и десятилетия их роль останется столь же важной, но считаю, что руководством области взят правильный курс на диверсификацию промышленности. Мы начинаем развивать и биомедицинский кластер, и производство медтехники, и станкостроение, и транспортное



машиностроение, нанотехнологии, IT-технологии. За этим будущее, и то, что в валовом региональном продукте у нас уже около 20 процентов составляют инновационные продукты, это хорошо. Но нужно двигаться вперёд, ведь рано или поздно ресурсная база для старопромышленных производств закончится, а к 2030 году нам поставлена задача добиться утроения производимой в Свердловской области продукции. Значит, каждый год наш ВРП должен прирастать не менее чем на шесть процентов, а чтобы достичь этого, надо производить продукцию с высокой добавленной стоимостью, создавать новые высокопроизводительные рабочие места. Иннопром как витрина Свердловской области ко всему прочему создаёт ей имидж технологически продвинутого региона и тем самым привлекает к нам наукоёмкие инвестиционные проекты.

— **Какими именно инновационными разработками может похвастать сегодня наша область?**

— Прежде всего это инновации в области транспортного машиностроения. Эта отрасль — наш локомотив в прямом и переносном смысле. Она ежегодно прирастает на 20–25 процентов, а в 2013 году увеличила объёмы производства на 28 процентов. На Иннопроме будут представлены и новые электровозы 2ЭС7, оснащённые электродвигателями переменного тока, и скоростные электропоезда "Ласточка" компании "Уральские локомотивы". Будет презентован новый низкопольный уральский трамвай, который мы готовим к чемпионату мира по футболу 2018 года. Уралвагонзавод представит новые железнодорожные вагоны и дорожно-строительную технику. Новые разработки есть и в других отраслях. Уральский оптико-механический завод и предприятие "ОРТЭК" выставят новейшие разработки медицинской техники, предприятия медицинского кластера представят новые лекарственные препараты группы инсулинов и триазавиринов, фирма "Уралпластик" — упаковочные материалы для продуктов питания, изготовленные по нанотехнологиям, а НПО автоматики покажет новые средства управления и автоматизации различных производственных процессов. Перечислять можно долго.

— **А новые производства у нас в области создаются?**

— Мы презентуем на Иннопроме нашу программу развития промышленности, которая подразумевает создание многих инновационных производств и высокопроизводительных рабочих мест. Будут представлены и сама программа, и проекты, которые реализуются в области.

— **Какие именно? Можете их назвать?**

— Это производство современных станков компанией "ГРС-Урал". Это новый завод по производству плит для мебельной промышленности группы компаний "Свеза". Это новые производства Уралхимпласта, которые будут производить смолы для литейной промышленности, для шинной промышленности. Это связанные с транспортным машиностроением новые крупные производства, о которых я уже говорил. Отдельная тема — средние предприятия, получившие субсидии на развитие инновационных производств. Их много, все не перечислить.

— **Вы говорили о программе подготовки инженерных кадров. В чём её необходимость, ведь в нашей области и раньше была сильная техническая школа?**

— Правительство области сейчас разрабатывает программу подготовки кадров для промышленности. А что касается необходимости возрождения подготовки именно инженерных кадров, то такая проблема действительно есть. У нас сейчас инженерно-технические должности на предприятиях занимают либо работники, достигшие пенсионного возраста или перешагнувшие этот возрастной рубеж, либо совсем молодые люди, которые пришли на производство со студенческой скамьи. Неслучайно мы сейчас создаём большое количество и технопарков, и инжиниринговых центров, крупные компании открывают корпоративные университеты, как это делает УГМК. Создаются совместные центры подготовки кадров по соглашениям между учебными заведениями и промышленными предприятиями: Уральский федеральный университет и компания "Пумори", завод имени Калинина и технические вузы создали межотраслевой обучающий центр. Как успешный пример можно привести сотрудничество ПНТЗ и Первоуральского технического колледжа и другие примеры, когда промышленные предприятия начинают вкладываться в подготовку кадров, когда по согласованию с министерством образования заключаются прямые договоры на подготовку в вузах и колледжах именно тех специалистов, которые востребованы сегодня.

— **О создании технопарков и инжиниринговых центров у нас говорят давно и много. Об успешных уже реализованных проектах можете рассказать?**

— У нас уже действуют парк приборостроения при НПО автоматики, индустриальный парк "Синара" на освобождаемых площадях Синарского трубного завода, технопарки на базе завода "Торгмаш", на базе Центрального НИИ машиностроения. Они небольшие и не очень значимые для экономики области, но это первые ростки.

Сегодня с государственной поддержкой мы начинаем создавать и крупные технопарки. Таким будет технопарк "Университетский", строительство которого уже началось в Екатеринбурге в районе озера Шарташ. Это будет технопарк IT-технологий, в том числе в области металлургии и машиностроения. Для него выделено 28 тысяч квадратных метров площади, на работу в нём уже заявлено около 30 резидентов, ими будут созданы более 700 рабочих мест. К концу 2014 года мы его построим, сдадим госкомиссии и заселим резидентами. Следующий крупный проект — технопарк "Богословский". Его мы создаём вынужденно, поскольку в Краснотурьинске "РУСАЛ" в нарушение достигнутых с областью договорённостей закрыл электролизное производство из-за драматичного падения цен на рынке первичного алюминия. Поэтому сегодня мы озадачены созданием новых



рабочих мест в Краснотурьинске, для чего при помощи Минэкономразвития и Внешэкономбанка начали строительство этого технопарка. Там уже заявлено два крупных проекта по производству комплектующих для автопрома и авиапрома, а также проекты получения скандия из красных шламов, производства красок, удобрений и другие проекты, которые обещают быть экономически успешными. Уже начались строительные работы, и через год-два технопарк "Богословский" будет действовать. Всего же мы предполагаем построить в области порядка десяти крупных промышленных парков. С местоположением, финансированием некоторых из них, о которых я уже сказал, мы определились. Кстати, "Титановая долина" — это тоже промышленный парк, но с особыми условиями. Да и тема Иннопрома "Интеллектуальная промышленность" тоже связана с развитием инновационных технопарков.

— **А проблем с выставочными площадями в ЭКСПО-центре не будет? Ведь некоторые его объекты Ростехнадзор в конце мая даже закрыл.**

— Нет, там были замечания по подвесным потолкам, по вентиляции, но прошло несколько комитетов областных, мы выделили необходимые средства, и я думаю, что к открытию выставки все вопросы снимем. В этом году будет и более качественное питание, и на звуковую интерференцию между залами, из-за которой дополнительные шумы возникали, мы обратили внимание, и на улучшение освещения, вентиляции помещений, а также на обустройство подъезда к территории ЭКСПО-центра, организацию более удобных парковок.

— **Украинские и крымские предприятия будут участвовать в Иннопроме?**

— Конечно, для предприятий Украины сейчас не то время, чтобы ездить по выставкам, но я думаю, что украинские бизнес-круги на нашей выставке будут обязательно, потому что у них есть в этом огромная заинтересованность. Ведь деловые связи между нами сохранились, идут поставки уральских товаров на Украину и поставки украинских товаров в наш регион. И крымские предприятия мы, конечно же, пригласили. Более того, мы детально проанализировали, какие наши уральские компании проявляют наибольший интерес к продукции крымчан и севастопольцев, и что мы можем предложить потенциальным партнёрам из Крыма и Севастополя. Кстати, сразу после Иннопрома большая делегация нашей области во главе с губернатором Евгением Куйвашевым совершит рабочую поездку в эти два новых субъекта Российской Федерации именно для того, чтобы наладить деловые связи между нашими регионами.

— **Вы сами поедете в Крым в составе этой делегации?**

— Как человек, непосредственно отвечающий в областном правительстве за связи с другими регионами России, я просто не могу туда не поехать. (Областная газета (Свердловская область) 10.06.14)

Александр Василенко: "Работать надо, и тогда будет все получаться". "Наш Брянск.Ru". 9 июня 2014

В прошлом году Брянский машиностроительный завод изготовил уникальный тепловоз, аналогов которому нет в мире. Новый продукт получил обозначение ТЭМ19. Тепловоз, обладающий целым рядом достоинств современной железнодорожной техники, спроектирован по модульному принципу и оснащен многофункциональной микропроцессорной системой управления, контроля и диагностики. ТЭМ19 экологичен и позволяет сократить количество выбросов в атмосферу вредных веществ, потому что двигатель этого локомотива работает на сжиженном природном газе. Об инновационном газотепловозе ТЭМ19, о другой продукции и работе предприятия корреспонденту "Наш Брянск.Ru" рассказал генеральный директор Брянского машиностроительного завода Александр Василенко.

— **Александр Альбертович, Ваш ТЭМ19 уже получил награды, отмечен на Международной выставке "ЭКСПО 1520" как лучшая инновационная разработка железнодорожной техники в номинации "Локомотивостроение". А когда мы увидим эту уникальную машину в работе?**

— ТЭМ19 — совместный проект "Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава" (ВНИКТИ) и Брянского машиностроительного завода. Он реализуется под эгидой ОАО "Российские железные дороги", которое и заказало газопоршневой тепловоз. Завод изготовил его в прошлом году. Уже завершены предварительные испытания этой машины. Сейчас ТЭМ19 проходит эксплуатационный пробег на Свердловской железной дороге. Об окончательных результатах говорить пока рано, но тепловоз работает. Если все будет хорошо, к концу года мы получим сертификат, и ТЭМ19 уйдет по контракту Российским железным дорогам. Наш новый локомотив маневрового ряда уникален тем, что работает только на сжиженном газе. Это, повторюсь, прорывная разработка, очень перспективная. Уже есть заявки и от РЖД, и от промышленных предприятий, желающих иметь технику, работающую на альтернативных видах топлива.

Задача по созданию газотепловоза была интересной и сложной. Сроки ставились сжатые. Пришлось серьезно потрудиться конструкторам, технологам, всем специалистам, рабочим, потому что аналогов такой техники просто нет.

— **Но на "ЭКСПО 1520" в сентябре прошлого года БМЗ представлял не только газопоршневой тепловоз.**

— Кроме ТЭМ19 наш завод демонстрировал еще два маневровых тепловоза. Это ТЭМ33 и ТЭМ35, испытания которых также закончатся в текущем году. Один тепловоз с двухдизельной установкой, другой — гибридный, имеющий дизель и накопительную установку.



Появление этих новинок связано с потребностями рынка. Прежде всего, речь идет об эффективном использовании техники, которая поставляется Российским железным дорогам. Сегодня все считают деньги, и это правильно. Значит, напрасно тратить их, например, на топливо, если тепловоз работает не на полную мощность, нет резона. Ведь мощность двигателей серийных маневровых локомотивов в большинстве случаев полностью не используется. Поэтому и была поставлена задача создать двухдизельный тепловоз, который будет работать или на одном дизеле с определенной нагрузкой, экономя топливо, или же, по мере необходимости, — на двух дизелях.

— На БМЗ вот уже два года под Вашим руководством ведется масштабная перестройка. Обновились производственные цеха, территория, появилось уникальное оборудование. А каков итог этих перемен?

— Итоги подводить рано, работа в самом разгаре. Основные задачи сегодня — это и повышение качества выпускаемой на БМЗ продукции, и снижение ее себестоимости. Главное — сделать БМЗ конкурентоспособным. Поэтому то, что делалось в прошедшие два года и в нынешнем, не заканчивается. Будем поэтапно двигаться дальше.

Мы тратим огромные средства на техническое перевооружение предприятия, создание новой техники, приобретаем высокотехнологичное современное оборудование. Требуют вложений мероприятия, направленные на культуру производства, охрану труда. Но деньги тратятся не попусту. Они должны, в итоге, приносить результат. Предприятие обязано работать эффективно, получать прибыль. И я уверен: то, что мы сейчас делаем, все затраты со следующего года должны и будут восполняться.

Завод находится не только в процессе глубокого технического перевооружения. Одновременно мы готовимся к выпуску новых видов продукции. В прошлом году коллектив освоил производство эскалаторов. Это новая тема для БМЗ. Заканчивается разработка нового четырехосного маневрового тепловоза. Также мы создаем новый вагон-хopper для сыпучих грузов с нагрузкой на ось 25 тонн. Сейчас изготавливается опытный образец этого изделия. Затем будут вестись испытания. Сертификат на производство планируем получить к началу 2015 года. Кроме того, завод освоил выпуск тележек для Луганского тепловозостроительного завода. Это даст нам дополнительные объемы по новому виду продукции.

— Вы назвали в числе плановых работ изготовление вагона-хопера. А как вообще обстоят дела с вагонами?

— Мы три месяца не работали по вагонной тематике, но сейчас это уже позади. С мая производство вагоностроения, как и полагается, изготавливает продукцию пять дней в неделю. Предстоит даже организовывать работу вагоностроителей в первую неделю августа, в то время как коллектив завода отправится в корпоративный отпуск. Надеемся, что у вагоностроителей сбоев больше не будет.

— Александр Альбертович, генеральный директор крупнейшего в регионе предприятия — это должность, требующая солидного багажа знаний, перспективного мышления, управленческих навыков. И все это у вас есть. Когда готовилась к интервью, узнала, что у вас в активе семь изобретений, дипломы инженера-механика и менеджера, стажировка на лучших предприятиях США. Заводчане же говорят, что ваш рабочий день начинается в цехах задолго до начала смены, заканчивается поздно вечером. А еще командировки, совещания в холдинге... Отдыхаете когда, есть ли хобби, которое помогает восстанавливать силы?

— На досуг времени, к сожалению, остается крайне мало. Нахожу иногда "окошко" для своего любимого занятия. Это охота. А львиную долю суток приходится тратить на производство, чтобы в итоге был результат. Работать надо, и тогда будет все получаться. (Наш Брянск.Ru 09.06.14)

Новое слово в локомотивной тяге. "Уральская магистраль". 11 июня 2014

В начале июня первый электровоз переменного тока 2ЭС7, который был создан на предприятии "Уральские локомотивы", получил сертификат соответствия ФБУ "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте".

В пресс-службе завода сообщили, что приёмка результатов опытно-конструкторских работ по созданию нового электровоза состоялась на заседании межведомственной комиссии. Кроме руководства "Уральских локомотивов" в состав комиссии вошли представители ОАО "РЖД", отраслевых институтов, компании "Сименс" и поставщики оборудования.

— Создание электровоза 2ЭС7 — это новый этап в развитии российского локомотивостроения, прорывной продукт в области локомотивной тяги для электровозов переменного тока, — отметил старший вице-президент ОАО "РЖД" Валентин Гапанович, который возглавил межведомственную комиссию.

По словам специалистов предприятия, расчётные показатели удельного расхода электроэнергии на тягу поездов у 2ЭС7 на 15 – 20 % ниже, чем у последних отечественных моделей электровозов переменного тока с коллекторным тяговым приводом.

Приёмочные и сертификационные испытания локомотива уже прошли на экспериментальном кольце Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в Щербинке, а также на Северо-Кавказской железной дороге. В настоящее время первый электровоз 2ЭС7 находится на опытной эксплуатации на Горьковской железной дороге.

Во время заседания комиссии удалось рассмотреть конструкторскую и технологическую документацию, а также результаты испытаний электровоза. Кроме того, состоялась пробная поездка локомотива. В результате был



подписан акт о соответствии документации и опытного образца электровоза требованиям технического задания ОАО "РЖД".

По итогам, "Уральские локомотивы" получили сертификат соответствия ФБУ "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте". Кроме того, было рекомендовано изготовить установочную серию из 35 грузовых магистральных электровозов. По результатам её эксплуатации и будет принято решение о переходе на серийное производство.

Электровоз 2ЭС7 оснащён асинхронным тяговым двигателем. Это позволяет использовать высокую силу тяги, чтобы водить составы весом до девяти тысяч тонн. В локомотиве установлен современный комплекс оборудования, который при эксплуатации обеспечит высокий уровень безопасности движения и более экономичный расход электроэнергии. (Гудок 11.06.14)

"Богатыри" набирают вес. "Железнодорожник Поволжья". 11 июня 2014

На смену привычным "шеститысячникам" в недалёком будущем на Приволжскую магистраль придут тяжеловесы массой 7100 тонн.

О перспективных направлениях развития тяжеловесного движения в ОАО "РЖД" говорили на прошедшем 9 июня заседании научно-технологического совета под председательством старшего вице-президента компании ОАО "РЖД" Валентина Гапановича.

— Для дальнейшего увеличения веса грузовых поездов нами уже была проделана большая подготовительная работа, в частности, с нормативной документацией в области организации тяжеловесного движения. Некоторые нормативы писались ещё в прошлом веке. Они уже давно морально устарели и нуждаются в доработках, — уверен Валентин Александрович. — Тем не менее, нам предстоит проделать большую работу для дальнейшего увеличения массы грузового поезда до 7100 тонн. Необходимо разработать новые типы подвижного состава: локомотивы и вагоны со сниженной нагрузкой на инфраструктуру.

Генеральный директор ОАО "ВНИИЖТ" Борис Липидус подчеркнул, что программа тяжеловесного движения на сети дорог должна реализовываться в рамках единого отраслевого инвестиционного проекта.

На совещании также отметили, что процесс обновления парка уже запущен, а значит, собственникам придётся восполнять отработанный вагонный парк, в первую очередь, за счёт подвижного состава с улучшенными эксплуатационными характеристиками так называемых инновационных вагонов. Понятно, что этот процесс потребует времени. Однако результат того стоит. Ведь инновационный вагон имеет осевую нагрузку 25 тонн — вместо 23,5 тонны. Нагрузка на инфраструктуру при этом остаётся на прежнем уровне. Что же касается тягового подвижного состава, то, вероятнее всего, с "семитысячниками" будут работать четырёхсекционные машины. Четвёртая секция необходима для того, чтобы у локомотива оставался запас мощности в 10–20 процентов. Как сообщили в Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, у трёхсекционных локомотивов, работающих с составами массой 6300 тонн, подобного резерва нет. В компании подсчитали: содержать четвёртую секцию будет выгоднее, чем терять доходы из-за постоянных неплановых ремонтов трёхсекционных локомотивов, работающих на пределе своих возможностей с "шеститысячниками".

— Тяжеловесное движение даёт российским железным дорогам возможность справляться со всеми требуемыми объёмами перевозок. В генеральной схеме развития стальных магистралей прогнозируется увеличение грузооборота к 2020 году. Мы должны быть готовы к этому, — подчеркнул генеральный директор ОАО "Институт экономики и развития транспорта" Фёдор Пехтерев. — В условиях хронического недофинансирования развития инфраструктуры и наличия "узких" мест единственным выходом является последовательное увеличение веса грузовых поездов.

Но есть и обратная сторона медали. Например, совсем недавно опытным путём было доказано, что "тяжеловесы" отрицательно воздействуют на верхнее строение пути. На линии Тайшет – Ванино провели эксперимент, который показал: пропуск "семитысячников" негативно сказывается на состоянии путевого хозяйства. Так, по БАМу в границах Дальневосточной дороги средняя балльность пути ухудшилась с 68 до 95 баллов. Кроме того, произошло значительное увеличение числа неудовлетворительных километров.

Говоря о готовности всей сети к пропуску поездов массой 7100 тонн, первый вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Морозов вспомнил и про саратовский железнодорожный узел.

— Там все грузовые поезда идут через пассажирскую станцию Саратов-1. При увеличении грузопотока через транспортный коридор Кузбасс – Юг, ведущий к портам Черноморского и Азовского бассейнов, эта станция может стать барьерным местом, — обеспокоен Вадим Николаевич.

Начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов на это ответил, что к тяжеловесному движению узел готов уже сегодня, так как в прошлом году там была завершена реконструкция грузовой станции Саратов-2 с удлинением приёмоотправочных путей. (Гудок 11.06.14)



Плавный ход. "Гудок". 11 июня 2014

Начались испытания испанского состава Talgo

Вчера на Экспериментальном кольце ОАО "ВНИИЖТ" в Щербинке прошли динамические испытания пассажирского поезда Talgo.

В тестовой поездке приняли участие президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и президент испанской компании PATENTES TALGO S.L. Хосе Мария Ориоль Фабра.

Согласно договору сертификационные и приёмочные испытания поездов продлятся до сентября текущего года.

В июне 2012 года ОАО "ФПК" и испанская компания PATENTES TALGO S.L. подписали контракт на разработку и поставку в нынешнем и будущем году семи составов.

По словам Владимира Якунина, о дальнейшей локализации производства поездов данного типа в нашей стране речь пока не идёт.

После проведения испытаний на Экспериментальном кольце Talgo будут использовать на ряде маршрутов, в том числе между Москвой, Нижним Новгородом и Тамбовом. Но эти планы, по словам главы компании, в дальнейшем могут быть скорректированы.

"Кроме того, намечается организовать пассажирское сообщение в поездах Talgo между Москвой и Санкт-Петербургом, чтобы конкурировать с другими видами транспорта, включая автобусы", – заявил Владимир Якунин.

В будущем году также планируется эксплуатировать три состава на международном маршруте Москва – Минск – Варшава – Берлин.

Как рассказал Хосе Мария Ориоль Фабра, каждый вагон Talgo оборудован механизмом автоматического изменения ширины колеи. Эта операция в Бресте сократит время на переход с одной колеи на другую, европейскую. Одновременно конструктивная скорость поезда до 200 км/ч значительно снизит общее время в пути.

Ещё одно новшество – система пассивного наклона кузова, увеличивающая плавность хода.

Ещё один состав Talgo уже проходит пусконаладочные работы в пассажирском вагонном депо Москва-Киевская. Там же испанские составы будут проходить текущий ремонт, техническое обслуживание. Плановый ремонт будет делать испанский персонал. (Гудок 11.06.14)

Больше вес – выше эффективность. "Гудок". 11 июня 2014

Результатом организации движения тяжеловесных поездов станет освоение дополнительного объёма груза на сети благодаря высвобождению пропускной способности. Это позволит получать дополнительные доходы от предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги.

Таков один из основных выводов, к которому пришли участники заседания Научно-технического совета ОАО "РЖД", где обсуждалось развитие тяжеловесного движения. Первый вице-президент ОАО "РЖД" Вадим Морозов обратил внимание на необходимость чёткого определения его критериев. Он предложил за основу взять вариант, предложенный генеральным директором ОАО "ВНИИЖТ" Борисом Липидусом: технология перевозки тяжёлых массовых грузов в поездах массой 8000 тонн и более. При этом требуется реализация комплекса мер по совершенствованию уже действующих технологий, подготовке тяговых средств, объектов инфраструктуры и вагонного парка к таким перевозкам. Первый вице-президент также потребовал максимально чёткого и обоснованного учёта всех затрат, особенно в непростых условиях снижения темпов оздоровления инфраструктуры. На заседании было отмечено, что в будущем может получить широкое распространение движение кольцевых маршрутов с вагонами габарита Тпр с нагрузкой на ось 27 тонн. С целью исследования воздействия поездов на путь проводятся опытные поездки на Забайкальской дороге.

Испытания показали, что с повышением нагрузки до 25 тонн на ось параметры воздействия на путь не превышают соответствующих значений для вагонов со стандартной тележкой 18-100, что достигается за счёт новых конструктивных решений тележек. На других полигонах будут организованы опытные поездки сдвоенных поездов массой 12600 тонн и 14200 тонн. Потребуется и актуализация нормативной базы, в том числе пересмотр методики оценки воздействия подвижного состава на путь, а также отраслевого стандарта "Инфраструктура железнодорожного транспорта на участках обращения грузовых поездов повышенного веса и длины".

Идёт работа по созданию и внедрению новых локомотивов. Это электровозы 2ЭС10 "Гранит", тепловозы 2ТЭ25А "Витязь". Проходят испытания новые грузовые электровозы переменного тока серии 2ЭС5 и 2ЭС7. Эксплуатация этих серий возможна в двух-, трёх- и четырёхсекционном исполнении и управлении из одной кабины.

Валентин Гапанович обратил внимание, что в силу интенсивного развития научно-технического прогресса инновационный цикл на железнодорожном транспорте неуклонно сокращается. В связи с этим необходимо определиться с требованиями к производителям подвижного состава нового поколения. Нельзя обойти стороной и путевой комплекс, искусственные сооружения, системы СЦБ и связи.

Вадим Морозов подытожил: в любом случае даже в нынешних непростых условиях программа тяжеловесного движения требует самого пристального внимания и особенно востребована в работе над повышением эффективности организации перевозочного процесса. Она позволяет даже в условиях лимита пропускных и провозных способностей находить наиболее экономически выгодные схемы перевозок.

"Это, если хотите, классика, постулат, который не требует доказательств", – подчеркнул первый вице-президент.

**Справка "Гудка"**

Из выступления старшего вице-президента ОАО "РЖД" Валентина Гапановича:

С 2003 года масса грузового поезда увеличилась на 303 тонны, или на 8,4%. За последние 5 лет количество отправленных поездов весом более 6 тыс. тонн выросло на 50% и достигло 151507 единиц, при этом число поездов массой свыше 8 тыс. тонн – в 11 раз и составило в прошлом году 2715 поездов. Если в 2004 году на щебёночном балласте эксплуатировалось чуть более 97 тыс. км пути, или 79,5% от протяжённости сети, то сегодня – 115 тыс. км, или 93%. Доля бесстыкового пути с 43% выросла до 70%. (Гудок 11.06.14)



Производство специальной железнодорожной техники РФ

В ожидании обновления. "Куйбышевский железнодорожник". 9 июня 2014

В Куйбышевский центр метрологии во второй половине года поступит новый вагон – метрологическая лаборатория.

Об этом заявили в Самарской дистанции пути на семинаре по вопросам метрологического обеспечения предприятий полигона Куйбышевской железной дороги. Его открыл заместитель главного инженера магистрали Дмитрий Кулажников.

Основная часть семинара была посвящена раскрытию задач технической политики в области метрологического обеспечения производства. О перспективах развития метрологической службы рассказал главный метролог Куйбышевской железной дороги Владимир Журавков (на снимке справа).

У участников совещания возникло много вопросов по обновлению старого парка средств измерений и эталонного оборудования, оперативности в работе и оптимизации ремонта вышедших из строя приборов.

"Необходимо чётко использовать ресурс метрологических вагонов и потенциал участков метрологического обслуживания в Пензе, Самаре, Ульяновске и Уфе", - подытожил Владимир Журавков. (Гудок 09.06.14)

Идеальная площадка для пути. "Гудок". 9 июня 2014

На главном ходу Октябрьской дороги ремонт пути проводят при помощи многофункциональной техники АНМ-800R, создающей под шпалами защитный подбалластный слой. Это улучшает прочностные свойства пути и позволит развивать "Сапсанам" скорость до 250 км/ч.

"АНМ-800R – единственная на сети", – рассказал заместитель начальника службы пути по скоростному ходу Октябрьской дирекции инфраструктуры Денис Лаврентьев.

Машина представляет собой экскаваторную систему баровых цепей, транспортёров. В её конструкцию также включены дробилка, разравнивающее устройство. Из-под поднятой захватами рельсошпальной решётки щебень через цепной транспортёр поступает в дробилку. Там он измельчается и с фракцией гравия передаётся по следующему цепному транспортёру в смеситель, где перемешивается с новой песчано-гравийной смесью. Далее транспортёр распределяет её по земляному полотну, с которого баровая цепь вырезает остатки балластной призмы и часть песчаной подушки. Земляное полотно разравнивается планировочным устройством. Затем щебёночно-песчано-гравийная смесь подаётся на земляное полотно, планируется балкой и уплотняется. Положение опущенной на защитный подбалластный слой рельсошпальной решётки измеряется направляющими тросами и корректируется при помощи рулевого устройства. Таким образом, создаётся защитное полотно плотностью, как у асфальта. Его глубина – от 0,9 до 1,1 м и ширина – от 4 до 6 м. Машина может отрегулировать полотно по уровню и наклону, чтобы грунтовые воды и атмосферные осадки отходили на откосную сторону.

"Стабильность рельсовой колеи пути зависит от деформативности подбалластной зоны земляного полотна. Именно на этот элемент приходится наибольшие величины вибродинамического воздействия подвижного состава и сезонные изменения агрегатного состояния грунтов, которые подвержены периодическому промерзанию и оттаиванию. Недостаточная несущая способность грунтов подбалластной зоны, их склонность к пучению при промерзании приводят к распространению дефектов и деформаций основной площадки, что вызывает повышенные эксплуатационные расходы на содержание пути. Для предотвращения этого запланирован весь комплекс работ АНМ-800R", – пояснил Денис Лаврентьев.

Первый опыт работы машины на сети был минувшей весной на перегоне Малая Вишера – Бурга скоростной линии Санкт-Петербург – Москва. Продолжительность "окна" составила 38 суток. "Машина показала себя отлично, – рассказал главный инженер Маловишерской дистанции пути Сергей Лебёдко. – Одним проходом АНМ-800R делает основание под путь. После её работы остаётся идеальная площадка. Раньше, чтобы сделать площадку, нужно было снять путь, отсыпать песком, увлажнить и проходить катком".

По словам Дениса Лаврентьева, пройдя участок на новой технике, работники дистанции во главе с начальником Андреем Ляхом получили и укрепили опыт по внедрению передовых технологий. "Бок о бок с путейцами трудились и работники ПМС-88 под началом Георгия Зверева. Они выполняли кропотливую работу, координируя свои действия с начальником АНМ-800R Алексеем Вецелем. Идеально прямым стал путь после чистовой выправки машинами Duomatic 3X № 04 и № 2811. Эти коллективы возглавляют Олег Востриков и Сергей Германович", – отметил Денис Лаврентьев.

По словам путейцев, АНМ-800R хорошо себя зарекомендовала и на работах по оздоровлению пути. На перегоне Волосово – Малосковицы машина работала на вырезке пути. "Существует технология оздоровления земляного полотна, когда снимается решётка, потом загоняются бульдозеры, тракторы, самосвалы, катки. Словом, много дополнительной техники и людей. С помощью АНМ-800R можно снять земляное полотно, не привлекая столько сил и средств. Бригада машины – всего 21 человек, работающих в три смены", – рассказал Денис Лаврентьев.



В июне машина АНМ-800R будет работать на участке Академическая – Вышний Волочёк. (Гудок 09.06.14)

Агрегатно-модульный принцип как наиболее прогрессивный метод создания оборудования и изделий машиностроения (Часть 4). "Ресурс Машиностроения". 10 июня 2014

Мамедов Александр Нусратович, начальник отдела нестандартизированного и специального оборудования ОАО "УзЛТИнефтегаз"

Принцип агрегатирования служит созданию уникальных "невидимых" ракетных комплексов стратегического назначения

Наиболее ярким представителем современных изделий, созданных по принципам агрегатирования является, знаменитые боевые железнодорожные ракетные комплексы (БЖРК). Задача поражала своей грандиозностью. Создатели комплекса должны были разместить межконтинентальную баллистическую ракету в железнодорожном вагоне, вес ракеты с пусковой установкой весит более 150 тонн. Железнодорожный состав с таким огромным грузом должен ходить по общегосударственным путям Министерства путей сообщения расчётная скорость состава до 120 км/ч. Для реализации проекта конструкторам, ученым, производителям пришлось приложить достаточно много усилий, проект был блестяще выполнен, при этом БЖРК выглядит как обычный состав из рефрижераторных, почтово-багажных и пассажирских вагонов. Никто даже специалисты не могут отличить их от вагонных секций курсирующих по железным дорогам.

В состав БЖРК входит железнодорожный состав стандартной для комплекса конфигурации, состоящий из модулей: три трехвагонных пусковых модуля с МБР РТ-23УТТХ;

командный модуль в составе 7 вагонов;

вагон-цистерна с запасами горюче-смазочных материалов;

два тепловоза ДМ-62.

Преимущества данного железнодорожного комплекса было очевидно: отследить его перемещения по огромной территории СССР было невозможно.

Внешне железнодорожный комплекс выглядит как обычный состав из рефрижераторных, почтово-багажных и пассажирских вагонов. При движении по железнодорожной сети страны БЖРК позволял оперативно менять дислокацию стартовой позиции до 1000 километров в сутки. Обладая повышенной живучестью, и большой вероятностью уцелеть, в случае нанесения удара, БЖРК должен был составлять основу группировки ответного удара.

Головной разработчик - конструкторское бюро "Южное". Главные конструкторы БЖРК - академики, братья Владимир и Алексей Уткины. В.Ф. Уткин, специалист по твёрдотопливной тематике, проектировал ракету-носитель. А.Ф. Уткин проектировал стартовый комплекс, а также вагоны для поезда-ракетоносца.

Подвижной состав для БЖРК производился на Калининском вагоностроительном заводе.

Четырнадцать вагонов имеют по восемь колёсных пар, а три - по четыре. Три вагона имеют маскировку под вагоны пассажирского парка, остальные, восьмиосные - "рефрижераторы". Благодаря имеющимся запасам на борту комплекс мог работать автономно до 28 суток.

Вагон - пусковая установка оборудован открывающейся крышей и устройством для отвода контактной сети. Вес ракеты составлял около 104 тонн, с пусковым контейнером 126 т. Дальность стрельбы 10100 км, длина ракеты 23,0 м, длина пускового контейнера 21 м, максимальный диаметр корпуса ракеты 2,4 м. Для решения проблемы перегруза пускового вагона применены специальные разгрузочные устройства, перераспределяющие часть веса на соседние вагоны.

Пуск ракет может осуществляться с любой точки маршрута. Пусковой вагон практически идентичен обычному рефрижератору, только имеет восемь колёсных пар. Остальные вагоны имеют по четыре колёсные пары, в этих вагонах размещаются командный пункт, системы, обеспечивающие боеготовность и пуск ракет.

Вагон-пусковая установка оборудован открывающейся крышей и устройством для отвода контактной сети. Вес ракеты - около 100 тонн. Для решения проблемы перегруза пускового вагона применены специальные разгрузочные устройства, перераспределяющие часть веса на соседние вагоны.

Получив приказ на запуск, "ядерный поезд" останавливается и фиксирует себя на железнодорожном полотне. Над составом поднимается специальное устройство, которое отводит в сторону контактную сеть. В это время в боеголовки ракет уже загружается полетное задание с уточненными координатами места старта и цели. Распашные крыши вагонов, в которых находятся в своих транспортно-пусковых контейнерах (ТПП) ракеты, отходят в сторону. Мощные домкраты поднимают ТПП в вертикальное положение. Получив команду на запуск, ракета выбрасывается из контейнера на 20-30 м пороховым аккумулятором давления, импульсы коррекции уводят ее чуть-чуть в сторону от пусковой, а потом включается маршевый двигатель, который с ревом уносит "Молодца" в небо, оставляя за собой густой шлейф дыма, характерный для твердотопливных ракет.

Ракета имеет оригинальный раскладной обтекатель головной части. Такое решение применено для уменьшения длины ракеты и её размещения в вагоне. Длина ракеты составляет 22,6 метра.

Пуск ракет мог осуществляться с любой точки маршрута. Алгоритм запуска следующий: состав останавливается, специальное устройство отводит в сторону и закорачивает на землю контактную сеть, пусковой контейнер



принимает вертикальное положение. После этого может быть осуществлён миномётный старт ракеты. Уже в воздухе ракета отклоняется с помощью порохового ускорителя и только после этого запускается маршевый двигатель. Отклонение ракеты позволяло отвести струю маршевого двигателя от пускового комплекса и железнодорожного пути, избежав их повреждений. Время на все эти операции от получения команды из Генштаба до пуска ракеты составляло до трёх минут.

Пусковая установка 15П761 разработана в КБ специального машиностроения (КБСМ) под руководством главного конструктора Уткина А.Ф. на базе четырехтележечного восьмиосного вагона грузоподъемностью 135 тонн. Транспортно-пусковой контейнер (ТПК) оснащен системой термостатирования и автоматикой пуска ракеты. Подъем ТПК в вертикальное положение осуществляется пневматическим приводом с помощью ПАДа. Вагон - пусковая установка оборудован открывающейся крышей с гидравлическим приводом и устройством для отвода контактной сети. Даже уменьшение массы ракеты на 1,5 тонны по сравнению с шахтным вариантом не позволило уложиться в допустимую осевую нагрузку на путь. Для решения этой проблемы применены специальные "разгрузочные" устройства, перераспределяющие часть веса на соседние вагоны.

Конструкторам пришлось решать сразу несколько головомомных задач, связанных с размещением РТ-23 на железнодорожном шасси. Уникальна конструкция вагона-пусковой. Нагрузка на его колесные пары и без того в 1,5 раза превышала установленную нормативными документами МПС. Непосредственно же в момент старта нагрузка сначала резко возросла, а затем столь же стремительно уменьшалась на сотню тонн. Для того чтобы это не приводило к разрушению пусковой на колесах, был создан специальный 3-вагонный сцеп: в момент старта 2 соседних вагона сначала поддерживают пусковой, а потом, наоборот, догружают его, прижимая к рельсам.

Столь же необычна и конструкция самой ракеты. Поскольку ее необходимо было "вбить" в жестко заданные габариты вагона-носителя, компоновка просчитывалась буквально до миллиметра. И все равно, чтобы вписаться в габариты, пришлось "сократиться" на головной обтекатель, который стал в итоге "надувным", - он меняет геометрию уже после выхода ракеты из контейнера. Ракета имеет оригинальный обтекатель головной части с изменяемой геометрией. Металлическая гофрированная вставка под действием внутреннего давления, создаваемого специальным аккумулятором давления, в полёте распрямлялась, приобретая вид конуса вращения. Такое решение применено для уменьшения габаритной длины ракеты и ее размещения в вагоне.

Необычен маневр отклонения ракеты в момент запуска маршевого двигателя первой ступени. Необходимость этого "танца" связана даже не столько с заботой о сохранности вагона-пусковой, сколько с тем, что в противном случае выйдут из строя сами железнодорожные пути: струей ракетных газов аккуратненько сметет всю щебенку в радиусе ближайших 100 м. Поэтому после пуска комплекс может принять вид первоначального обычного железнодорожного состава, восстановить контактную сеть, и продолжать двигаться в предписанном направлении.

А ведь в составе "ракетного поезда" имеется еще и уникальный командный модуль, особенностью которого стала повышенная защита от мощного электромагнитного излучения контактной сети. Для него разработаны уникальные антенны спецсвязи, которые гарантированно обеспечивают прием сигналов боевого управления через радиопрозрачные крыши вагонов. Наружу-то их выводить было никак нельзя, поскольку БЖРК должен во всем походить на обычный поезд.

Наконец, обеспечена полная автономность "ракетного поезда" во время его выходов на маршруты боевого патрулирования, протяженность которых достигает 1,5-2 тыс. км.

Расчёты, проводимые американскими специалистами применительно к железнодорожному варианту базирования МБР "МХ" для железнодорожной сети США, показывают, что при рассредоточении 25 составов (в два раза большее количество, чем имела на вооружении Россия) на участках железной дороги общей протяженностью 120 тыс. км (что намного больше протяженности главного пути российских железных дорог) вероятность поражения состава составляет всего 10% при использовании для нападения 150-ти МБР типа "Воевода". Комплекс претерпел различные испытания и пробные пуски, все время получая превосходные оценки.

Главные вагоны БЖРК - это те, в которых располагаются ракетный комплекс (РС-22 (по западной классификации "Скальпель") и командный пункт боевого расчета. "Скальпель" весит более ста тонн и "достает" на дальность в 10 тысяч километров. Ракеты твердотопливные, трехступенчатые, с десятью полумегатонными ядерными блоками индивидуального наведения на каждой. Можно представить разрушительную мощь этих достаточно безобидных с виду эшелонов! Ракетные поезда стали постоянной головной болью американцев. Пентагон тратил на их отслеживание больше средств. Двенадцать спутников-разведчиков искали их по всей нашей стране и даже из космоса не могли отличать эти поезда-призраки от обычных рефрижераторов.

И сравнительная стоимость комплекса относительно аналогичного ниже на порядок. ([Ресурс Машиностроения](#) 10.06.14)



Производство грузового подвижного состава РФ

В 2014 году планируется внедрить сертификат IRIS на 20 предприятиях.

В 2014 году сертификат IRIS получат 20 российских предприятий. Об этом на деловом семинаре "Как стать поставщиком ОАО "РЖД" рассказал заместитель начальника Центра технического аудита ОАО "РЖД" Андрей Вепринцев.

Всего же с 2009 года по этому стандарту было сертифицировано 58 предприятий РФ и 4 предприятия СНГ. Всего на портале IRIS зарегистрировано 105 российских компаний.

А.Вепринцев пояснил, что стандарт IRIS разработан с целью улучшения системы менеджмента бизнеса, которая придаст особое значение снижению числа дефектов в цепи поставок.

"Кроме того, согласно Постановлению ОАО "РЖД" от 11 апреля 2011 года N ПАБ 7 "По вопросам размещения заказов на закупку продукции" участникам тендеров на закупку, имеющим сертификат IRIS, при оценке заявок предоставляется 100%" - резюмировал А.Вепринцев. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 10.06.14)

В суде начался допрос основного подозреваемого по делу о фальсификации продукции УВЗ.

Обвиняемые по подложным документам от имени "Уралвагонзавода" реализовали некачественной продукции на сумму свыше 30 млн рублей

В Верх-Исетском районном суде Екатеринбурга начался допрос руководителя организации "Венчурный фонд ВПК" Андрея Шитика - основного подозреваемого по уголовному делу о контрафактных тяговых хомутах для железнодорожных вагонов под маркой научно-производственной корпорации "Уралвагонзавод".

"Допрос будет продолжительным. Суд по этому резонансному делу продлится до конца июня, - сообщили корр. ИТАР-ТАСС в пресс-службе суда. - Основные свидетели со стороны защиты и обвинения уже допрошены. Было сделано все возможное для обеспечения их явки в суд".

Как отметил собеседник агентства, процесс начался в августе 2013 года. Только оглашение 190 томов дела заняло несколько месяцев. На скамье подсудимых - четыре жителя Екатеринбурга, которые обвиняются в мошенничестве в особо крупном размере, совершенном группой лиц по предварительному сговору, а также производстве, хранении и сбыте немаркированных товаров, легализации доходов, полученных преступным путем.

Как продавался фальсификат

"Тяговые хомуты - одни из основных деталей подвижного состава - выпускались без осуществления необходимых уровней контроля качества металла по его химическому составу и твердости. Детали не проверялись на наличие скрытых дефектов, их термообработка не проводилась", - сказали ранее в пресс-службе окружного МВД.

Обвиняемые изготавливали подложные документы от имени "Уралвагонзавода". По ним вагоносборочным предприятиям из разных городов России было реализовано порядка тысячи штук некачественной продукции на сумму свыше 30 млн рублей. Из-за сложившейся ситуации ряд предприятий, специализирующихся на ремонте железнодорожных вагонов, оказались на грани банкротства.

"Всего с мая 2008 по июнь 2012 года участники организованной группы по этой схеме совершили 28 фактов мошенничества в крупном и особо крупном размерах в отношении юридических и физических лиц из десяти регионов России, а также Казахстана и КНДР. Общая сумма причиненного материального ущерба составила более 182 млн рублей", - добавили в ведомстве. (ТАСС 09.06.14)

В КВСК запущено новое производство.

В Кузбасской вагоностроительной компании (входит в группу предприятий ОАО ХК "СДС-Маш") запущено новое производство – линия изготовления днищ сосудов и аппаратов. КВСК стал единственным за Уралом заводом, владеющим такой технологией.



"Реализация проекта приведёт к снижению себестоимости производимого КВСК емкостного оборудования при повышении его качества, - рассказывает директор Кузбасской вагоностроительной компании А.С. Колычев (Александр Сергеевич), - в планах также сократить сроки производства, расширить номенклатуру продукции за счёт того, что мы сможем осуществлять более гибкий, индивидуальный подход к заказам. Всё это поможет повысить конкурентоспособность выпускаемого нами оборудования".

Готовые днища завод сможет поставлять и на другие предприятия, занимающиеся производством емкостного оборудования. Инвестиции в проект составили 120 млн руб. В настоящий момент завершён монтаж оборудования и произведены все пуско-наладочные работы, выход линии на проектную мощность запланирован на второе полугодие 2014 года.



КВСК сможет изготавливать любые днища диаметром от 800 мм до 4 м. Прежде всего, самые востребованные в химическом машиностроении – эллиптические, торосферические, выпуклые, плоские, отбортованные и другие. Толщины так же разнообразны: при изготовлении днищ из так называемой "чёрной" стали – до 32 мм, из нержавеющей стали – до 26 мм.

Процесс производства днищ будет осуществляться при помощи современного оборудования: компьютеризированный листогибочный аппарат, автоматическая фланжировочная машина. Финальный этап в производственной цепочке – обработка готовых днищ в газовой термической печи. Она не только позволяет задавать самые сложные и разнообразные температурные режимы (с точностью до 1 градуса), но и крайне экономична – сохраняет около 50% тепла и использует его для дальнейших операций. Аналогов приобретённого КВСК оборудования за Уралом нет. На начальных стадиях реализации проекта проводился тщательный его отбор. Выбор пал на немецких производителей, которые специализируются на данной технике более 100 лет (оборудование для выкатки днищ – компания SMT Schleifsten, печь для термообработки - Loecher).

Для нового производства создан специальный участок площадью 1300 кв. м. Планируемый уровень производительности участка: днища для нефтебензиновых цистерн – 300 единиц в месяц, для газовых цистерн – 150 единиц в месяц. Работа на нём будет вестись круглосуточно в две 12-часовые трудовые смены. Планировка осуществлена по технологиям бережливого производства, что обеспечит простой и энергоёмкий путь от заготовки металла до готового изделия. Запуск нового производства позволил создать на заводе 15 дополнительных рабочих мест – операторы на компьютеризированных установках, сварщики, крановщики.

Для справки: Название компании: Кузбасская вагоностроительная компания (КВСК, филиал ОАО Алтайвагон, входит в состав ОАО ХК СДС-Маш) Адрес: 650070, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, ул. Терешковой, 45 Вид деятельности: Железнодорожное машиностроение Телефоны: (3842)313011 Факсы: (3842)313260 E-Mail: office@kvsc.ru Web: <http://www.kvsc.ru> Руководитель: Барбашев Андрей Владимирович, директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 06.06.14)

Чтоб не пропасть поодиночке. "ИА РЖД-Партнер.ру". 6 июня 2014

Очередное ежегодное исследование, проведенное редакцией журнала "РЖД-Партнер" совместно с компанией "INFOLine-Аналитика", подтвердило, что снижение доходности управления вагонным парком и арендных ставок практически во всех сегментах рынка в 2013 году повлияло не только на динамику, но и на структуру рынка лизинга железнодорожного подвижного состава в России – теперь его основными игроками стали аффилированные с вагоностроителями операторские и лизинговые компании.

В 2013 году доля лизинговых компаний в объеме закупок новых вагонов составила почти 72%, но структура их клиентской базы изменилась: если в предыдущие годы основными покупателями вагонов были грузовладельцы и операторские компании, то в 2013-м ими стали аффилированные с вагоностроителями операторские и оперлизинговые организации – на их долю пришлось более 40% всего приобретенного в России подвижного состава. В число крупнейших покупателей вошла оперлизинговая компания RAIL1520 (входит в ГК "ИСТ", в составе которой действует Тихвинский вагоностроительный завод) и "УВЗ-Логистик", аффилированный с крупнейшим производителем подвижного состава – ОАО "НПК "Уралвагонзавод".

Эти факты и отражают основную тенденцию, сформировавшуюся на рынке лизинга вагонов в прошлом году и развивающуюся в нынешнем. Комментируя ее, директор по аналитическим исследованиям ООО "Объединенная Вагонная Компания" (ОВК) Андрей Цыганов отмечает: "Оперативный лизинг – оптимальный вариант вывода на рынок нового продукта. Клиенты имеют возможность протестировать новые вагоны и на практике подтвердить преимущества инновационного подвижного состава. При этом лизинговая компания берет на себя риски по ремаркетингу вагонов, занимается их своевременным техническим обслуживанием". Генеральный директор лизинговой компании "ТрансФин-М" Дмитрий Зотов полагает, что работа в условиях нынешнего рынка требует от лизинговых компаний, с одной стороны, развитых отраслевых компетенций и глубокого понимания экономики активов, с другой – дает возможность создать хороший задел на будущее как с точки зрения увеличения парка по



выгодной стоимости, так и в плане создания компетенций для дальнейшей самостоятельной работы в сегменте операционного лизинга. "Именно поэтому лизинговые компании приходят к необходимости альянса с производителями и ведущими игроками железнодорожной отрасли", – поясняет он. Так, ОАО "ТрансФин-М" в течение года создало 6 совместных предприятий, в том числе с Новокузнецким вагоностроительным заводом, "Трансмашхолдингом", ГК Rail Garant, Единым трубопроводным консорциумом и др. "Производители, со своей стороны, заинтересованы в увеличении сбыта, – констатирует Д. Зотов. – Поэтому создание производителем собственной операторской или оперлизинговой компании для поддержки продаж широко принято в мировой практике". Компетенции завода в отрасли позволяют совместному предприятию эффективно загружать или сдавать парк в аренду, а возможности лизинговой компании удешевляют стоимость финансирования для покупки парка. "Таким образом, достигается синергетический эффект и минимизируются риски обоих участников совместного предприятия", – делает вывод Д. Зотов.

Несмотря на то, что подобные альянсы привели к снижению численности лизинговых компаний, работающих в железнодорожном сегменте, уровень конкуренции в борьбе за клиентов, обладающих высокой рентабельностью и хорошими показателями экономической деятельности, вырос. "В железнодорожном сегменте, как правило, лизингополучатели заключают сделки в среднем на 13–15 лет, – поясняет директор управления по работе с клиентами в секторе ж/д, авиа, судов и недвижимости ЗАО "Сбербанк Лизинг" Анастасия Халилова. – Между тем ряд лизингодателей сегодня, наоборот, стремятся предложить деньги "покороче". По мнению эксперта, причина такого явления заключается в нынешней неустойчивости экономики. "Однако крупнейшим лизинговым компаниям волатильность рынка не так страшна, – полагает она. – У них по-прежнему остается возможность предлагать клиентам финансирование проектов по конкурентным ставкам на длительные сроки".

Рынок железнодорожного лизинга в принципе весьма специфичен. "Это связано с особыми условиями финансирования, предусматривающими длительные сроки лизинга (как правило, 7–10 лет) и высокую капиталоемкость сделок", – поясняет руководитель дивизиона Санкт-Петербург компании "Балтийский лизинг" Андрей Бугров. По его мнению, лизинговый рынок подвижного состава распределен среди двух типов компаний – лизингодателей с государственным участием и специализированных компаний, приоритетным направлением которых является железнодорожный сегмент. "При этом наличие компетенций в управлении железнодорожным транспортом является плюсом с точки зрения понимания уровня риска заключаемых сделок", – подчеркивает А. Бугров.

А риск, между тем, довольно высок и знание работы отрасли не помешает. В условиях резкого снижения доходности управления парком и арендных ставок практически во всех сегментах рынка подвижного состава железнодорожные операторы, активно приобретавшие вагоны в финансовый лизинг в периоды высоких цен (2007–2008 гг. и 2011–2012 гг.), столкнулись с проблемой дефицита бюджета, при котором доходность от управления парком и сдачи его в аренду не покрывает платежи по финансовому лизингу. Для сокращения долговой нагрузки и лизинговых платежей они начали активно задействовать сделки возвратного лизинга. "Например, ЗАО "Сбербанк Лизинг" в феврале 2013 года заключило 7-летний договор возвратного лизинга на 3,3 тыс. цистерн стоимостью более 6 млрд руб. с ЗАО "НефтеТрансСервис", а в марте 2014-го – 7-летний договор возвратного лизинга на 5,3 тыс. полувагонов стоимостью 10 млрд руб. с ОАО "ПГК", – констатирует генеральный директор агентства ИА INFOline-Аналитика Михаил Бурмистров. По мнению эксперта, в текущем году в связи с продолжающимся снижением доходности операторов и арендных ставок количество и объемы сделок возвратного лизинга продолжат расти.

Очевидно, что инвестиционная привлекательность рынка железнодорожных перевозок в целом также снижается. Исполнительный директор ООО "Фирма "Трансгарант" Алексей Барбариуш считает, что этому способствуют действия вагоностроительных компаний. "В условиях саморегулируемого рынка заводы должны строить и выпускать подвижной состав в таком объеме, который соответствует реальной потребности", – поясняет он. Однако вагоностроительные предприятия не спешат закрываться, более того, при первой возможности пользуются той поддержкой, которую оказывает отрасли государство – напрямую и опосредованно через лизинговые компании. Исследование показало, что предоставление льготных условий лизинга на инновационный железнодорожный подвижной состав оказалось эффективной мерой. Подтверждением тому служит фактический рост закупок нового подвижного состава в лизинг в течение 2013 года и увеличение объема производства инновационных вагонов в январе – апреле 2014-го. Комментируя факт принятия государственной программы субсидирования лизинга инновационных вагонов в 2013 году, Д. Зотов отмечает: "Если мы говорим об "УВЗ-Логистик" и RAIL1520, то со стороны завода мудро увеличить парк дочерней структуры за счет вагонов нового типа с льготной тарификацией и использованием государственной субсидии. Мы для своей дочерней компании "ТФМ-Логистик" также планируем приобретение вагонов с новой тележкой производства НКВЗ".

В 2013 году размер парка, передаваемого на условиях оперативного лизинга, превысил 100 тыс. вагонов, что составило около 10% российского парка подвижного состава. Потенциал роста данного сегмента в России значителен – для сравнения, доля оперативного лизинга в парке Северной Америки превышает 55%. С другой стороны, непростая обстановка на финансовых рынках заставит часть российских промышленных компаний



переключаться на так называемую light asset – модель ведения бизнеса, когда предприятия не берут на баланс непрофильные активы, а предпочитают арендовать их на длительный срок.

Таким образом, образовавшаяся тенденция на формирование крупных оперлизинговых объединений, включающих аффилированные с вагоностроителями лизинговые компании, никуда не денется. Логика вполне понятна – крупным отраслевым альянсам производителей и лизингодателей легче удержаться на неустойчивом рынке, а пропадать поодиночке не хочется никому. (ИА РЖД-Партнер.ру 06.06.14)

Областные законодатели и РЖД выходят на новый уровень общения. "ndwesti.ru". 7 июня 2014

Недавнюю встречу представителей железнодорожного ведомства с областными парламентариями в формате "День Приволжской железной дороги в Думе" можно смело отнести к прецеденту. Не только в регионе, но и во всём ЮФО эффективность прямого взаимодействия местных законодателей с территориальным подразделением целой отрасли замеряется впервые.



Обозначая тему встречи, на которую помимо депутатов и железнодорожников пришли представители областного правительства, включая министра транспорта и дорожного хозяйства Владимира Удалова, председатель Волгоградской областной Думы Владимир Ефимов отметил, что речь пойдёт о сегодняшних проблемах самого безопасного и надёжного вида транспорта с высоким, современным уровнем сервиса.

Первый заместитель начальника Приволжской железной дороги Владимир Герус поблагодарил областную Думу за поддержку инициативы железнодорожников о встрече и подробно остановился на успехах, роли и задачах ведомства, привёл примеры недавних вводов новых мощностей, связав их в том числе и с выходом на "качественно новый уровень диалога с властью".

Подытожив достигнутое, Владимир Леонидович, заявил, что работы ещё много и назвал актуальные задачи следующего "качественного рывка". В их числе – поддержка проекта федерального закона "Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения", предусматривающего новую модель организации обслуживания пассажиров с использованием принципов и методов формирования государственного заказа. Железнодорожники ждут также поддержки своих предложений о консолидации части вагонного парка под управлением компании ОАО "РЖД" и обеспечении равных конкурентных условий для всех перевозчиков. Актуальными остаются и задачи организации внутригородских пассажирских перевозок в Волгограде с созданием пунктов пересадки на другие виды транспорта, развития детской железной дороги в пойме реки Царицы и др.

Комментируя выступление Владимира Геруса и подчёркивая новый доверительный уровень отношений власти с железнодорожниками, спикер облдумы отметил, что предоставление отрасли небольшой налоговой льготы по платежам в областной бюджет принесло существенное увеличение налоговых поступлений. Владимир Ефимов в связи с этим предложил "расширить применение механизма государственной поддержки ведомства, который дает такой прекрасный эффект для бюджета региона".

Собственно вокруг перспектив сотрудничества региона и отрасли так или иначе строились все выступления руководителей Приволжской железной дороги.

Приведём наиболее яркие.

Начальник службы технической политики дороги Андрей Гаркуша рассказал законодателям о прогнозируемом к 2020 году увеличению грузооборота. Задачи по увеличению пропускной способности диктуют необходимость продолжения комплексной реконструкции участка ст. им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодара, развития Волгоградского узла, электрификации участка Трубная – Аксарайская, строительства стратегической линии – обхода республики Казахстан, развитие скоростного пассажирского движения на участке Саратов – Волгоград и др. В числе источников финансирования развития ряда железнодорожных линий рассматриваются и средства областного бюджета.

Планы развития транспортной инфраструктуры разрабатываются на основе соглашений с важнейшими грузообразующими предприятиями региона. Это ООО "Лукойл-Волгограднефтепереработка", ОАО "Себряковцемент", ОАО "Каустик", ГОК "ЕвроХим-ВолгоКалий" и др.

Начальник Приволжского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Дмитрий Горох посвятил областных парламентариев в особенности местных грузоперевозок.

Так, из трех регионов, обслуживаемых Приволжской железной дорогой, Волгоградский – ведущий. На его долю приходится 44% всех перевозимых грузов. Ежегодно около 10 млн. тонн грузов прибывает железнодорожным транспортом на территорию Волгоградской области. Через нашу территорию а ежедневно проходит более 1200 транзитных грузовых вагонов на Урал, в Казахстан и к черноморским портам.

Рост объема перевозок на территории региона ожидается в связи с крупными инвестиционными проектами, реализуемыми сегодня ООО "Лукойл-Волгограднефтепереработка", ООО "ЕвроХим-ВолгаКалий", ООО "Каргилл Новоаннинский" в связи со строительством нового маслоэкстракционного завода.

По словам господина Гороха, Приволжская железная дорога активно взаимодействует с облдумой в разработке правовых актов, регулирующих грузоперевозки. При этом законодательные инициативы железнодорожников



направлены на создание равных конкурентных условий для всех участников рынка перевозок, снижение прямых затрат собственников составов и косвенных издержек всех грузоотправителей.

Генеральный директор ОАО "Волгоградтранспригород" Александр Васкевич, рассказав депутатам о специфике своего предприятия, его самобытности и безубыточности, смог блестяще обосновать необходимость увеличения в этом году бюджетного субсидирования пассажирских перевозок, тарифы на которые регулируются государством.

К слову, "Новые Деловые Вести" не раз поднимали эту проблему и она, действительно, актуальна.

Господин Васкевич перечислил приоритетные направления организации дополнительных перевозок пассажиров, которые до конца года ведомство осуществит без дополнительного финансирования. Речь – о станциях Донской, Овражной, Елани и... далее до границы с Саратовской областью.

Однако исключительную значимость для Волгограда (и здесь железнодорожниками был сделан особый акцент!) имеет проект возрождения так называемого, тактового, то есть частого и регулярного, движения электропоездов, об удобствах которого до сих пор с ностальгией вспоминают старожилы. "Новые Деловые Вести" также много раз поднимали на своих страницах эту проблему.

Проект "тактового движения", позволяющий значительно разгрузить прочий городской транспорт в часы пик, был представлен врио губернатора Андрею Бочарову, который поручил правительству проработать этот вопрос до конкретных предложений.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Владимир Удалов поблагодарил железнодорожников за совместную работу и поддержал затронутую на этой же встрече идею капитализации ОАО "Волгоградтранспригород", пообещав представить губернатору своё видение действий на этом направлении.

Аудитор контрольно-счетной палаты области Виктор Подгайнов сообщил о том, что за последние годы ОАО "Волгоградтранспригород" неоднократно подвергалось проверкам, в результате которых никаких серьезных нарушений выявлено не было, а руководство компании, по его мнению, последовательно снижает издержки. Виктор Владимирович поддержал идею организации тактового движения электричек, поскольку реализация ее сопряжена со значительно меньшими затратами, нежели строительство новых автомагистралей. Он предложил внести соответствующие изменения в областную программу развития транспортной инфраструктуры, обеспечив частичное финансирование проекта ОАО "Волгоградтранспригород" из областного бюджета. Подгайнов также одобрил идею изменения областного законодательства, "выравнивающего" конкурентные условия для железнодорожников.

По окончании выступлений Владимир Ефимов предложил обсудить вопрос: что нужно сделать региону для успешной реализации программы Приволжской железной дороги, предусматривающей вложение к 2016 году 20 млрд. рублей?

По его мнению, с помощью управленческих решений "нам нужно сделать такую логистику передвижения пассажиров, чтобы загрузить безопасные электрички". Он заявил также о готовности региона предоставить промышленные площадки для производства железнодорожного подвижного состава с предоставлением им льготного налогового режима.

Отвечая на поставленный вопрос об инвестициях, Владимир Герус заявил, что это – "улица с двухсторонним движением". Предоставляемые на областном уровне налоговые льготы железной дороге приносят бюджету 10-кратную отдачу! Он заверил депутатов в том, что у руководства дороги имеются планы расширения инвестиций, связанные, например, с развитием узла станции им. М. Горького, обустройством Привокзальной площади в Волгограде, включающим строительство современных торговых галерей, подземной автопарковки, пуском электроезда-авиаэкспресса до аэропорта к ЧМ-2018.

Александр Васкевич посетовал на то, что со стороны городских властей Волгограда не проявляется интереса к проекту тактового движения электричек в черте города. И это несмотря на то, что плотно заполняющие вагоны волгоградцы просят об одном: пустить дополнительные электроезды.

Спикер облдумы выразил надежду на то, что министр транспорта и дорожного хозяйства Владимир Удалов добьется подвижек в этом вопросе, что общими усилиями удастся "заставить тех, кто не хочет, принимать решения для людей".

Затем лейтмотивом прошедшая через всю встречу тема "равных конкурентных условий" была ещё раз ярко аргументирована Владимиром Герусом. Да, казалось бы, автомобильная перевозка зерна и щебня сегодня железнодорожной, ведь автоперевозчик тратится только на машины, горючее и зарплату водителей, тогда как железная дорога содержит всю свою огромную инфраструктуру. Но дешевизна автотранспорта – мнимая! Многотонные "Тонары" разбивают дороги. А потому прибыли автоперевозчиков обществу обходятся слишком дорого.

Его поддержал Владимир Ефимов: "Единая стратегия должна быть, ведь перегруз на дорогах колоссальный. Из-за этого разрушены дороги и огромный негативный эффект на общественное сознание". В заключение спикер поблагодарил железнодорожников за то, что в качестве места первого проведения подобного мероприятия был выбран Волгоград и выразил надежду на то, что все, о чем говорилось, будет реализовано.

По окончании мероприятия, отвечая на вопросы журналистов о направлениях взаимодействия с регионом, Владимир Герус назвал прежде всего "льготное налогообложение, которое позволит нам более выгодно внедрять



наши проекты и в то же приведет к увеличению поступлений в областной бюджет". Кроме того, в ходе встречи были "сверены часы" по другим направлениям, по которым также намечается взаимодействие: это пригородное сообщение, обеспечение равных конкурентных условий в сфере грузовых перевозок и т. д.

Для справки: Название компании: ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка, ООО Адрес: 400029, Россия, Волгоград, ул. 40 лет ВЛКСМ, 55 Вид деятельности: *Нефтеперерабатывающая промышленность* Телефоны: (8442)963599 (8442)963001 Факсы: (8442)963458 (8442)699855 E-Mail: refinery@vnpz.lukoil.com Web: <http://www.vnpz.lukoil.com> Руководитель: Зязин Владимир Анатольевич

Для справки: Название компании: ЕвроХим-ВолгаКалий, ООО Адрес: 404350, Россия, Волгоградская область, Котельниково, ул. Ленина, 7 Вид деятельности: *Горнодобывающая промышленность* Телефоны: (84476)55010 (84476)55040 Факсы: (84476)55040 E-Mail: eurochem-volgakaliy@eurochem.ru; Priemnaya-volgakaliy@eurochem.ru Web: <http://www.eurochem.ru> Руководитель: Тарасов Геннадий Евгеньевич, исполнительный директор

Для справки: Название компании: Каргилл Новоаннинский, ООО Адрес: 403955, Россия, Волгоградская область, Новоаннинский, ул. Пограничная, 125 Вид деятельности: *Масложировая промышленность* Телефоны: (8442)595433 (8442)595488 Руководитель: Романский Аркадий Сергеевич, генеральный директор (07.06.14)

Положительная динамика. "Известия". 9 июня 2014

Рынок железнодорожного лизинга: ситуация сложная, но не критическая

Прежний драйвер отечественного лизингового рынка, сегмент железнодорожной техники, второй год подряд показывает отрицательную динамику развития. Сумма сделок здесь по итогам 2013 года сократилась и составила – 17,6%. Спрос на подвижной состав сократился также на 17% по сравнению с 2012 годом.

Спад погрузки и грузооборота снизил спрос на вагоны: по данным РЖД, в 2013 году объем погрузки снизился практически на 2,8% к уровню 2012 года. Грузооборот сократился на 1,7%, а с учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии возрос на 0,5%. "Основная причина проблемной ситуации, складывающейся в сегменте железнодорожного транспорта, — это, во-первых, перенасыщение рынка вагонами, купленными по высоким ценам, что сказывается на доходности бизнеса по причине превышения предложения над спросом,?— отметила Анастасия Халилова, директор управления по работе с клиентами в секторе ж/д, авиа, суда, недвижимость ЗАО "Сбербанк Лизинг". — Во-вторых, это спад погрузки в конце 2012-го — 2013 годов".

Безусловно, ухудшение ситуации на рынке лизинга железнодорожной техники, а также на транспортном рынке в целом напрямую связано с усилением негативных тенденций в российской экономике. Сегодня наибольшим спросом пользуется специализированный подвижной состав (платформы, хопперы, специальные цистерны). Спрос на инновационный состав ниже — не все операторы пока видят выгоду от использования таких вагонов в сегодняшней модели рынка.

"Несмотря на непростую обстановку в сегменте железнодорожной техники, давать пессимистичные прогнозы преждевременно,?— считает Анастасия Халилова. — Ухудшения позиций данного сектора не ожидается". Напротив, прослеживаются положительные тенденции, такие как массовое списание старых вагонов в рамках технического регламента Таможенного союза, инициативы правительства РФ (постановление №41 "Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета при предоставлении лизинговыми компаниями скидки на приобретение инновационных вагонов") и другие факторы.

На рынке повышается конкуренция за клиентов, обладающих высокой рентабельностью и хорошими показателями деятельности. "В железнодорожном сегменте, как правило, лизингополучатели заключают сделки в среднем на 13–15 лет",?— подчеркнула Анастасия Халилова. Между тем ряд лизингодателей в сложившейся ситуации, наоборот, стремятся предложить более "короткие" деньги. Однако для крупнейших лизинговых компаний меняющиеся показатели рынка не так страшны: у них по-прежнему остается возможность предложить клиентам финансирование проектов по конкурентным ставкам на более длительные сроки. (Известия 09.06.14)

Нефтепродукты: между колесом и трубой. "ИА РЖД-Партнер.ру". 9 июня 2014

Перевозка нефтепродуктов по железной дороге становится все более конкурентной средой, а инвестиции в нее — все более рискованными, отметили участники V Практической конференции "Железнодорожные перевозки продукции нефте- и газопереработки", прошедшей в Москве. На фоне стагнации рынка, ухода нефтяных грузов на трубу и на автотранспорт операторские компании и производители нефтепродуктов ищут возможности не просто сохранения рынка, но даже повышения его рентабельности. Одним из выходов для них может стать использование вагонов с повышенными эксплуатационными характеристиками, которые уже могут выпускать отечественные заводы.

Конкуренция на рынке перевозок нефтепродуктов отличается многообразием и напряженностью. С одной стороны, железнодорожных операторов теснят другие виды транспорта, с другой — внутри непосредственно железнодорожного сегмента обостряется борьба за продукцию, направления и рентабельность бизнеса.



"В 2013 году экспортные перевозки нефтепродуктов составили всего 5% от их общего объема, хотя железнодорожная составляющая есть в 80% экспортных объемов", – заявила директор по развитию бизнеса ИГ "Петромаркет" Анна Пановко. Это происходит на фоне тенденции к росту экспорта нефтепродуктов и падения экспорта сырой нефти. Традиционно железная дорога была лидером при перевозке нефтепродуктов, но развитие сети трубопроводов, допуск на них частных игроков, падение доходности на железнодорожные цистерны и многие другие геополитические, экономические, а также инфраструктурные проблемы побуждают грузовладельцев постепенно отказываться от железнодорожного транспорта на общем фоне увеличения производства и экспорта нефтепродуктов.

Тенденции развития рынка железнодорожных перевозок нефтепродуктов на ближайшую перспективу внимательно отслеживают в ОАО "Институт экономики и развития транспорта" (ИЭРТ). Доля транспортировки нефтяных грузов на сети РЖД, которая по итогам 2013 года составила 20%, в период до 2020-го будет только снижаться, хотя и незначительно, заявил заместитель заведующего отделением развития транспортного рынка ИЭРТ Павел Шестаков. Общий объем перевозок нефтегрузов в 2020 году прогнозируется на уровне 269,5 млн т против 273,1 млн т в 2013-м. Тренд обеспечит снижение погрузки данного вида груза, которое к 2020 году, по данным института, составит 249,5 млн т, в то время как по итогам 2013-го этот показатель достиг 255 млн т. Более быстрого снижения объемов позволит избежать рост импортных и транзитных перевозок, которые вырастут к 2020 году и составят 3 млн т и 17 млн т соответственно против 2,4 млн т и 15,7 млн т в 2013-м.

При этом основные маршруты железнодорожных перевозок в 2020 году, по прогнозам ИЭРТ, будут сосредоточены в европейской части России. Главными из них будут перевозки сырья на НПЗ из регионов Урала в Центральный федеральный округ (55,6 млн т), в направлении портов Балтийского бассейна (71,4 млн т) и портов Черноморского бассейна (44,8 млн т). Перевозки нефтегрузов по стальным магистралям в адрес погранпереходов и портов Дальнего востока к 2020-му снизятся и составят около 9,1 млн т.

В рамках утвержденной государством тарифной политики железнодорожные перевозки нефтепродуктов не могут конкурировать с другими видами транспорта на расстояниях до 1 тыс. км, заявил руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимир Савчук. Начиная с 2006 года среднее расстояние перевозок нефтепродуктов по сети РЖД выросло на 22,8%. Одним из их слабых мест является наличие платы за инфраструктуру в тарифе и ее отсутствие при автомобильных перевозках.

"В то же время на более дальних расстояниях железнодорожные перевозки остаются конкурентоспособными. Несмотря на самую высокую стоимость перевозки (в 3 раза выше железнодорожной), автотранспорт также увеличивает свою конкурентоспособность по отношению к железнодорожному по неценовым параметрам. Внутренний водный транспорт выигрывает перед железнодорожными перевозками прежде всего стоимостью, которая в 4 раза меньше. Фактически недостатки речного транспорта компенсируются пониженной стоимостью, а достоинства автотранспорта ограничивает высокая цена", – отметил он.

На этом фоне характерными выглядят планы ОАО "Газпром нефть" о переориентации своего Московского НПЗ после завершения реконструкции предприятия на доставку сырья и отправки продукции главным образом по трубопроводу и автомобильным транспортом. Об этом заявил начальник управления перспективного развития и планирования компании "Газпромтранс" Андрей Ващенко.

По его данным, в 2017–2020 гг. в модернизацию завода планируется вложить более 130 млрд руб. К 2017 году на предприятии планируется перерабатывать 11,8 млн т нефти, а доля производства светлых нефтепродуктов составит около 75% против 60% по результатам 2013-го. В компании планируют, что доля перевозок по железной дороге к 2020 году сократится с нынешних 47% до 16–18%, уступив трубопроводному и автомобильному транспорту.

"Согласно планам "Газпром нефти", 100% авиационного керосина, 85% автомобильных бензинов и 65% дизельного топлива, производящихся на НПЗ, должны продаваться в Московском регионе, – сообщил А. Ващенко. – А для этого гораздо выгоднее и эффективнее использовать московский кольцевой нефтепродуктопровод и автотранспорт, чем железную дорогу".

Кроме того, "Газпромтранс" были произведены расчеты доставки продукции НПЗ потребителям в Санкт-Петербурге. В компании вычислили, что с учетом различных факторов и условий средняя цена доставки условной тонны бензина АИ-92 при перевозке по железной дороге составила 2041 руб., автотранспортом – 1200 руб.

В "Роснефти" от железнодорожного транспорта отказываться не собираются и даже считают, что могли бы увеличить объемы перевозок, но желания компании сдерживаются недостаточным развитием инфраструктуры. По словам заместителя генерального директора по логистике компании ЗАО "РН-Транс" Владимира Сальмановича, компания могла бы увеличить железнодорожные отправки в адрес терминала ЗАО "Таманьнефтегаз" за счет формирования маршрутов с заводов "Роснефти" в Самарской области, но для этого необходимо увеличить приемо-отправочные пути станций на всем полигоне следования до длины в 71 условный вагон. "В настоящее время таким условиям соответствуют лишь некоторые станции Приволжской и Северо-Кавказской железных дорог, в то время как большинство станций предназначены для приема составов длиной до 56 условных вагонов", – пояснил В. Сальманович. Поставки экспортной продукции в Туапсе экономически более выгодны для компании, отметил он, но отсутствие технических условий для перевозок вынуждают "РН-Транс" использовать другие маршруты, главным образом в сторону портов Балтийского бассейна.



Еще одним сдерживающим фактором для роста перевозок операторы называют введение в ОАО "РЖД" понятия технического плана мощности станций. Новые инструкции ограничивают возможности работы станций, даже имеющих необходимое техническое развитие. В качестве примера начальник отдела логистики и железнодорожных перевозок ОАО "Петербургский нефтяной терминал" Роман Онишко привел станцию Автово Октябрьской железной дороги, на которой недавно была произведена масштабная реконструкция. По словам представителя терминала, еще 2 года назад станция перерабатывала до 2 тыс. вагонов в сутки, а сегодня только около 800. В результате становятся затруднительными формирование и обработка маршрутов, из которых состоит 100% вагонных отправок, приходящих в адрес терминала.

Один из возможных рецептов расширения сети маршрутных отправок при перевозке нефтепродуктов по железной дороге эксперты Федеральной антимонопольной службы видят в создании электронной площадки торгов нитками графика маршрутных поездов при перевозке нефтепродуктов по сети РЖД, проект которой разрабатывается сейчас в ведомстве. Об этом заявил заместитель начальника отдела железнодорожного транспорта ФАС Евгений Реутов.

"Одним из источников повышения привлекательности железнодорожных перевозок для грузовладельцев может стать развитие регулярных маршрутных отправок нефтепродуктов. При этом нитки графика должны продавать на специально созданной для этих целей с участием ОАО "РЖД" и регулирующих государственных органов электронной торговой площадке", – отметил он.

Оператором торгов, по словам Е. Реутова, может стать некоммерческая саморегулируемая организация по типу существующих сегодня ОПЖТ или СОЖТ. "Государственные органы смогут контролировать ее работу через участие в наблюдательном совете организации", – пояснил представитель ФАС.

Другим рецептом для сохранения существующих объемов перевозки и рентабельности бизнеса может стать массовая закупка и внедрение инновационных вагонов с увеличенными грузоподъемностью, межремонтным пробегом и эксплуатационными характеристиками. По мнению А. Ващенко те компании, которые предпримут массовые закупки нового подвижного состава, могут получить преимущество перед владельцами старого парка, особенно если государство поддержит эти планы экономически и законодательно, введя ограничение на выпуск вагонов старого образца.

В свою очередь, начальник управления продвижения продукции дивизиона железнодорожной техники "Уралвагонзавода" Михаил Бойко отметил, что сегодня закупать подвижной состав нового поколения выгодно, даже несмотря на его более высокую стоимость. Например, цена вагона-цистерны 15-5157-04 на тележке нового поколения примерно на 300 тыс. руб. превышает стоимость подобного вагона 15-150-04 на тележке 18-100. При этом, отметил М. Бойко, принятая государством программа субсидирования приобретения подвижного состава нового поколения, согласно постановлению правительства № 41 от 20.01.2014 г., предусматривает выплату компании-собственнику 130 тыс. руб. при предоставлении справки об утилизации старого вагона. "Сам подвижной состав, как это было при реализации программы субсидирования отечественных автомобилей, никто не забирает, он остается у собственника, – отметил представитель УВЗ. – Соответственно, кроме государственной дотации, собственник имеет возможность получить цену металлолома и продать или использовать дорогостоящие литые детали ходовой части". Все в целом делает покупку подвижного состава нового поколения более выгодной даже в финансовом отношении.

Тем не менее, по прогнозам руководителя информационно-аналитической комиссии НП "Объединение вагоностроителей" Станислава Золотарева, покупки цистерн для перевозки нефтепродуктов в ближайшей перспективе будут снижаться. Ситуация является следствием перегрева рынка, объемы перевозок на котором способны перевозиться существующим парком цистерн.

Резко изменить прогнозируемую картину постепенной стагнации рынка железнодорожных перевозок нефтепродуктов может серьезное вмешательство нескольких факторов. Но для инициирования большинства из них нужна воля государства (например, по законодательным санкциям при использовании подвижного состава определенных типов или допуске на сеть дорог частной локомотивной тяги) или ОАО "РЖД". Но стоит подчеркнуть, что даже при самом серьезном изменении условий и правил игры рынок останется конкурентным и интересным для участников, большинство из которых представляют собой современные и способные к изменениям компании. ([ИА РЖД-Партнер](#).py 09.06.14)

Хламу на дороге не место. "Российская газета". 10 июня 2014

Падение объемов производства (на 1,8% в 2013 году) и спроса на машины российской марки еще раз доказывают необходимость возвращения к программе утилизации престарелых автомобилей, считают автопроизводители.

А во время недавней встречи с президентом РФ об этом заявил и врио главы Нижегородской области Валерий Шанцев, сообщив Владимиру Путину, что программа утилизации поможет увеличить выпуск авто на предприятиях региона как минимум на 10 тыс. единиц. Окончательное решение по этому вопросу еще не принято, но, как сообщили "РГБ" в Группе ГАЗ, минпромторг уже интересовался предложениями автопроизводителей о том, как должна выглядеть новая программа. В самом минпромторге эту информацию "РГБ" не подтвердили, но и не опровергли.



"Программа утилизации - уже проторенный путь, и в прошлый раз (2010-2011 гг.) граждане им активно пользовались, - заявил "РГБ" первый вице-президент ГК "АвтоСпецЦентр" Алексей Тузов. - Что касается величины утилизационного гранта, то в связи с экономической ситуацией, сложившейся в РФ, и расходами на Крым государство вряд ли сможет выделить больше 50 тыс. рублей за утилизацию одной машины. Для Москвы эта сумма, конечно, небольшая, а вот в регионах, думаю, программа будет пользоваться популярностью. Мы все ожидаем экономического роста в 2017 году, и если государство поддержит автопроизводителей уже сейчас, к 2017 году ситуация в отечественном автопроме поменяется коренным образом".

По словам Алексея Тузова, новую программу предлагается провести не в целом по стране, а только в тех регионах, где находятся предприятия, выпускающие автомобили. То есть в Москве, Татарстане, Ленинградской, Самарской областях и т.д. Нынешняя программа в отличие от прошлой будет распространяться не только на частных лиц, владеющих легковыми автомобилями и легким коммерческим транспортом (LCV), но также на юрлиц, в парке которых есть подержанные грузовики и автобусы.

Возобновление действия программы весьма своевременно и позволит поддержать авторынок в период затишья - стимулировать продажи и способствовать обновлению автопарка.

"Среди потребителей, особенно проживающих в регионах, спрос на нее, безусловно, будет, поскольку, как известно, в России эксплуатируется более 15 млн автомобилей старше 10 лет. Компенсировать предоставляемые скидки дилерам должны будут местные региональные власти. В свою очередь мы активно поддерживаем эту инициативу правительства, которая сейчас особенно актуальна для сегмента коммерческого транспорта, где отмечается заметный спад продаж", - подчеркнул Алексей Тузов.

Да, коммерческий транспорт один из наиболее чувствительных к снижению спроса, и сейчас объем этого рынка коммерческих автомобилей упал значительно глубже, чем в сегменте легковых автомобилей (в январе - апреле 2014 года снижение составило 18%). Кстати, по региональной программе утилизации в 2010-2011 гг. в Нижегородской области было реализовано свыше 5 тысяч автомобилей "ГАЗ", включая 722 легковых автомобиля Siber и свыше 4,3 тысячи коммерческих автомобилей.

"Сейчас наиболее подходящее время для программы утилизации именно коммерческого транспорта. В стране критически устаревший парк LCV, грузовиков, автобусов, а спад продаж сильнее всего именно в сегменте коммерческого транспорта, - сообщили "РГБ" в Группе ГАЗ, - программа обеспечит тройной эффект: оживит экономику, поддержит спрос, усилит безопасность перевозок, улучшит экологическую обстановку".

Что касается последнего, то сейчас наш автопром выпускает модели как минимум стандарта Евро-4, у которых вредные выхлопы в разы ниже, чем у тех авто, которые будут сданы в утиль. Если брать коммерческий транспорт, то здесь пользуются спросом машины на метане, выбросы которых по умолчанию ниже, чем у ТС с бензиновым или дизельным движком. А Группа ГАЗ уже выпускает "ГАЗель NEXT" с двигателем Евро-5, который сертифицирован в ЕС (Россия пока не располагает испытательным оборудованием для оценки норм токсичности автомобилей таких стандартов).

По мнению гендиректора компании "Русмет" Виктора Ковшевного, под программу утилизации в идеале должны попадать не только автомобили всех калибров, но и железнодорожные вагоны, сельхозтехника, суда, самолеты, башенные краны и даже так называемый вертикальный транспорт - лифты. Износ этих транспортных средств в стране велик: к 2020 году под списание попадут 410 тыс. вагонов, 2 тыс. рыбопромысловых судов, 8 тыс. речных судов, более 200 тыс. лифтов и т.д. Утилизационные гранты увеличат спрос на новую технику. Однако под такую масштабную программу утилизации в России необходимо будет наладить механизм рециклинга. Более или менее успешно он пока действует в отношении металлических отходов. Детали из других материалов - пластика, ткани, стекла, дерева и т.д. - отправляются на свалку. Переработку таких отходов вполне мог бы взять на себя малый бизнес. Пока же в РФ из того, что выбрасывается, возвращается к жизни только 0,4% отходов. (Российская газета 10.06.14)

Перспективы? Хорошие... "Газета Курская правда". 10 июня 2014

Индекс промышленного производства в нашей области за период с января по май этого года ожидается на уровне 109 процентов. Об этом заявил глава региона Александр Михайлов в минувшую пятницу на торжественном собрании, посвященном юбилею одного из ведущих предприятий области – ООО ПО "Вагонмаш".

Десять лет назад в Железнодорожном на территории заброшенной промышленной зоны было создано новое предприятие по ремонту и строительству вагонов. Как отметил главный акционер компании Александр Андреев, "областная администрация в то время оказала неоценимую помощь при организации производства".

Старания даром не пропали. Достаточно только сказать, что в этом году разработчики уникальной линии "Вагонмаша" по производству пружин, аналогов которой нет в мире, выдвинуты на соискательство премии Правительства России.

Сегодня предприятие производит универсальные полувагоны модели 12-132, поглощающие аппараты РТ-120 класса Т1, пружины для тележек грузовых вагонов, крышки разгрузочных люков для полувагонов, безззорные скользуны... Также компания занимается ремонтом вагонов и термической обработкой деталей.



С 2003 года основной специализацией "Вагонмаша" является внедрение и разработка инновационных технологий в области железнодорожного транспорта. И несмотря на известные всем сложности нынешнего дня, предприятие намерено и дальше динамично развиваться.

В настоящее время здесь трудятся около 800 человек, среднемесячная зарплата – более 20 тысяч рублей. В бюджеты всех уровней в прошлом году "Вагонмаш" уплатил почти 160 миллионов рублей, продолжалось внедрение нового оборудования.

В 2014 году рост объемов производства планируется не менее 10 процентов, среднемесячной зарплаты – не менее 5 процентов, налоговых отчислений – не менее 10 процентов. На техническое перевооружение и модернизацию основных фондов будет направлено не менее 44 миллионов рублей.

Александр Михайлов в беседе с журналистами отметил, что на данном предприятии, в отличие от многих других, присутствует понимание социальной ответственности бизнеса, и "Вагонмаш" участвует во многих социальных программах области.

Также несомненным плюсом этой компании, по мнению главы региона, является разумно выстроенная работа по подготовке кадров. Работа эта ведется в тесном взаимодействии с учебными заведениями региона.

– Я думаю, что перспективы у "Вагонмаша", как впрочем и у всей промышленной отрасли региона, хорошие. В нашей области работает сейчас 140 предприятий, причем

24 из них появились за последние годы. Будем и дальше стараться не снижать динамику, – сказал Александр Михайлов.

Глава региона на торжественном собрании в честь юбилея вручил целому ряду работников "Вагонмаша" награды и пожелал коллективу предприятия производственного долголетия на благо области.

Также в этот день в Железнодорожном состоялось торжественное открытие многофункциональной спортивной площадки, построенной на территории гимназии №1. Это уже 84-я подобная площадка в области, построенная по линии проекта "Газпром – детям".

– Сегодняшняя площадка завершает определенный цикл сотрудничества с "Газпромом", – сказал глава региона. – Сейчас эта компания предпочитает более крупные объекты – физкультурно-оздоровительные комплексы, бассейны, но сотрудничество продолжится, будем согласовывать наши действия.

Спортивные перспективы у Железнодорожного неплохие: будет построен физкультурно-оздоровительный комплекс (это уже по линии сотрудничества с компанией "Металлоинвест"), стадион с искусственным покрытием...

Кстати сказать, уже в неформальной обстановке после открытия площадки врио председателя областного комитета физкультуры и спорта Александр Марковчин сообщил Александру Михайлову, что футболисты курского "Авангарда" выиграли последний матч сезона. Мол, и тут у нас появляются свои перспективы... Глава региона ответил, что он уже в курсе событий. (Газета Курская правда 10.06.14)



Производство пассажирского подвижного состава РФ

В Щербинке состоялась презентация пассажирского поезда "Тальго".

10 июня президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин и президент Patentes Talgo S.L. Хосе Мария Ориоль Фабра совершили демонстрационную поездку на пассажирском поезде "Тальго" по экспериментальному кольцу ОАО "ВНИИЖТ" в Щербинке. Данный состав в настоящее время проходит сертификационные и приемочные испытания. Это первый из семи поездов, которые поставит компания Patentes Talgo S.L. согласно контракту, подписанному 18 июня 2012 года в рамках Петербургского международного экономического форума.

3 состава планируется эксплуатировать на маршруте Москва – Минск – Варшава – Берлин, 4 – на внутрироссийских маршрутах.

По словам президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина, первым направлением, на котором будут курсировать поезда "Тальго", станет Москва – Нижний Новгород.

"Сапсаны" с этого направления снимем и перебросим на Санкт-Петербург, чтобы организовать тактовое движение между двумя столицами", – сказал Владимир Якунин.

Такое движение, подчеркнул президент ОАО "РЖД", позволит скоростным поездам конкурировать со всеми видами транспорта, включая автобусный.

Пассажирские поезда "Тальго" состоят из 20 вагонов (18 для перевозки пассажиров, 2 технических вагона), пассажировместимость поезда составляет 414 мест и 216 мест в зависимости от составности поезда.

В составе поездов включены вагоны с местами для сидения 1 и 2 классов, спальные купейные вагоны 1 и 2 класса, а также класса "Люкс", вагоны с купе для проезда инвалидов-колясочников, вагон-бистро, вагон-ресторан и 2 технических вагона.

Все вагоны оборудованы кондиционерами, системой электрического воздушного отопления, экологически чистыми туалетными комплексами. В купе вагонов 1 класса установлены умывальники, вагоны класса "Люкс" оборудованы санузлом и душем в каждом купе.

Начало курсирования поездов "Тальго" на направлении Москва – Берлин планируется на декабрь 2015 года.

Поезда "Тальго" поступят в эксплуатацию ОАО "Федеральная пассажирская компания" – дочернего общества ОАО "РЖД".

Для проведения сертификации поездов в Российской Федерации компанией Patentes Talgo S.L. заключен договор с ОАО "ВНИИЖТ". Сертификационные и приемочные испытания проводятся в период с апреля по сентябрь 2014 года. Кроме того, 2 вагона будут проходить испытания в климатической камере Вена-Арсена (Австрия).

Основные технологические особенности поездов "Тальго":

колесные блоки с двумя независимо вращающимися колесами;

механизм автоматического изменения ширины колеи с отечественного стандарта 1520 мм на европейский 1435 мм (на трех составах);

система пассивного наклона кузова, которая позволяет за счет наклона кузова снижать воздействие центробежной силы на пассажиров при прохождении поездом кривых малого радиуса;

конструкционная скорость – 200 км/ч. (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 10.06.14)

В случае спроса на международные перевозки возможно приобретение большего числа поездов Talgo.

По словам президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина, если поезда Talgo будут пользоваться спросом при осуществлении международных перевозок, то возможно приобретение большего числа поездов.

Он отметил, что сейчас в международном сообщении курсируют полносоставные поезда с механизмом автоматического изменения ширины колеи только в направлении на Берлин, Париж и Ниццу, в других направлениях следуют только вагоны. "Если пассажиры будут пользоваться этими поездами при совершении поездок за границу, то мы будем их приобретать и ставить на маршруты," – сказал В. Якунин. ([ИА РЖД-Партнер](#).py 10.06.14)

В настоящее время рассматривается вопрос об эксплуатации поездов Talgo на внутрироссийских маршрутах.

По словам президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина, на сегодняшний день рассматривается вопрос об эксплуатации поездов Talgo на внутрироссийских маршрутах.

Он пояснил, что для широкого использования рассматривается возможность поставить поезда на маршрут Москва-Нижний Новгород. В. Якунин также отметил, что это не единственное направление, и если соответствующим образом подготовить инфраструктуру, то поезда могут осуществлять перевозки и по направлению Москва – Белгород. ([ИА РЖД-Партнер](#).py 10.06.14)

Горьковский филиал ОАО "Федеральная пассажирская компания" в текущем году приобрел 88 новых вагонов.



Горьковский филиал ОАО "Федеральная пассажирская компания" в текущем году приобрел 88 новых вагонов. Производитель вагонов – ОАО "Тверской вагоностроительный завод". На покупку этих вагонов Федеральной пассажирской компанией направлено 3,89 млрд.руб.

К началу летних пассажирских перевозок Горьковским филиалом ОАО "Федеральная пассажирская компания" получено 25 плацкартных вагонов, 13 купейных вагонов и 4 мягких вагона СВ. Плацкартные вагоны укомплектованы мягкими велюровыми диванами, имеется табло с бегущей строкой. Вагоны нового поколения оборудованы установками кондиционирования воздуха, повышенной вентиляции в тамбурах, экологически чистыми туалетными комплексами, усиленной системой безопасности. Фирменные поезда оборудованы системами спутниковой связи.

К началу летних пассажирских перевозок были подготовлены 1239 вагонов, а до 1 августа 2013 года к пику массовых летних перевозок будет готово 1462, то есть 86 % всего приписного парка Горьковского филиала ОАО "ФПК". (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.06.14)

Трамвайный парк Екатеринбурга пополнился новыми вагонами.

В ближайшее время в Екатеринбурге начнут перевозить пассажиров 3 новых трамвая. Сейчас они проходят наладку в Северном трамвайном депо, сообщает пресс-служба администрации города.

Эти трамваи стали третьей партией из 13 вагонов модели 71-405, аукцион на поставку которых в конце ноября 2013 года выиграло ОАО "Уралтрансмаш".

Первые 3 новых вагона были поставлены в декабре 2013 года, сейчас они успешно эксплуатируются на разных маршрутах города. Еще 3 — в феврале 2014 года и в мае. Сейчас трамваи последней партии проходят наладку в Северном трамвайном депо и в ближайшее время тоже начнут перевозить пассажиров. В июле по контракту ТТУ планирует получить еще 4 вагона.

"Это современные вагоны, оборудованные электрокалориферами, электронными табло с шестью камерами видеорегистрации и системой GPS/ГЛОНАСС. У них просторный салон с мягкими креслами. Модель адаптирована к перепадам напряжения, очень надежна и экономична в энергопотреблении", — говорится в сообщении.

Как отметил заместитель директора депо по ремонту Юрий Печенкин, отличительной особенностью новых трамваев является вынос на крышу оборудования, которое раньше находилось под полом, что удобно для обслуживания и эксплуатации. Также изменились кабина водителя и двери.

Сегодня в Екатеринбурге на долю МУП "Трамвайно-троллейбусное управление" приходится более 50% всех перевозок общественным транспортом. (УралБизнесКонсалтинг ИАА 05.06.14)

Что изменится в московской подземке в ближайшие годы. "Российская газета". 6 июня 2014

В этом году московское метро ожидают технические новшества, которые позволят пассажирам покупать билет, не выходя из дома, а сотрудникам подземки - знать безбилетников в лицо. Какие еще перемены ждут москвичей под землей - рассказал начальник столичного метрополитена Иван Беседин.

Вагон на 30 лет

В ближайшие годы на четырех линиях столичной подземки будет полностью заменен подвижной состав. По словам Беседина, первой станет "серая" ветка. До конца года парк этой линии будет полностью обновлен вагонами 760-й серии, которые уже знакомы москвичам. Они ездят по Серпуховско-Тимирязевской и Калининской линии, на последней подвижной состав заменили полностью.

Кроме того, в ближайшее время метрополитен объявит тендер на закупку 1500 вагонов по контракту жизненного цикла. Как ранее сообщала "РГ", всего по этому принципу планируется закупить 2800 вагонов, которые поступят в столичную подземку в 2016-2023 годах.

- Ими мы поэтапно будем менять подвижной состав на сверхнапряженных линиях - Замоскворецкой, Таганско-Краснопресненской, Калужско-Рижской, - говорит начальник метро.

По словам Беседина, новые вагоны будут вмещать больше пассажиров, чем нынешние - за счет возможности сквозного прохода по составу и складывающихся сидений. Также, в отличие от нынешних поездов, в новых составах мотор будет не на каждом вагоне, что позволит улучшить шумозащиту. "Старый" подвижной состав, но еще не выработавший свой ресурс, будут отправлять на другие линии - в том числе и те, которые сейчас строятся.

Контракт жизненного цикла на 1500 вагонов будет уже третьим для столичного метро: в 2013 году был заключен договор на "пожизненное" сервисное обслуживание 248 вагонов в депо "Новогиреево", а в конце прошлого года метрополитен закупил 832 вагона той самой 760-й серии уже со "включенным" 30-летним обслуживанием от производителя. Эти вагоны будут поступать в метро "Владыкино": 264 привезут до конца этого года и 88 - в следующем. Руководство метрополитена надеется, что принцип закупки подвижного состава по контракту жизненного цикла позволит уменьшить число сбоев в подземке: ведь производитель будет деньгами отвечать за техническое состояние своих вагонов в течение 30 лет - всего срока службы.

Вместо веера



Когда же в метро станет прохладнее? Этот вопрос особенно волнует москвичей сейчас, когда в столичном регионе установилась аномальная жара. Иван Беседин пообещал, что вентиляция в метрополитене будет заменена в следующем году.

- Меняем вентиляционную систему на более экономичную, с более мощной циркуляцией воздуха, - сказал начальник подземки. Что же касается установки кондиционеров в вагонах, то старые вагоны к этому не приспособлены, пояснил Беседин. Однако заверил, что метрополитен ориентирован на закупку нового подвижного состава сразу с кондиционерами.

Кроме того, на 10 самых неглубоких, а значит - самых легко нагреваемых станциях установлены автоматы по продаже воды. Они стоят на станциях Сокол", "Дмитровская", "Тимирязевская", "Петровско-Разумовская", "Савеловская", "Текстильщики", "Кузьминки", "Рязанский проспект", "Беляево", "Аэропорт". Купить бутылку негазированной воды там можно за 25 рублей. А если температура на станции превысит норму в 28 градусов - автоматы настроят на бесплатную выдачу воды. Кстати, Иван Беседин уточнил, что по СанПиНам температура выше +28 на платформах станций метро допускается, но не более, чем на 600 часов - и этот норматив в московской подземке еще ни разу не был превышен.

Мне батон и пять поездок

К концу этого года билеты на метро начнут продаваться за пределами подземки - в супермаркетах, отделениях банков, салонах связи и других местах, где есть платежные терминалы. По словам Беседина, всего планируется организовать около 10 тысяч точек продаж по всему городу. Сейчас формируется программно-аппаратное обеспечение для этого проекта.

Как ранее пояснял "РГ" Иван Беседин, предполагается, что будет предусмотрена и возможность покупки проездных через интернет.

Также Беседин рассказал, что бесплатный Wi-Fi появится на Люблинско-Дмитровской линии метро с 1 июля. Подключить все ветки планируется к концу 2014 года. Сейчас Wi-Fi подключен на Каховской, Кольцевой, Сокольнической и Калининской линиях

Операция "Антизаяц"

Сейчас в метро разрабатывается проект интеллектуального видеонаблюдения, с помощью которого сотрудники подземки смогут отслеживать безбилетный проезд, проникновение посторонних в технические помещения метрополитена и определять бесхозные предметы. Фотографии "засветившихся" нарушители даже составят своеобразную доску позора.

- Мы будем формировать собственную картотеку "зайцев" и других нарушителей, - рассказал Беседин. - Мы будем их фотографировать и вычислять при следующем проходе в метро.

По словам Беседина, контролеры, которые стоят за турникетами и отслеживают неправомерное использование социальных карт, позволили метрополитену сэкономить 6 миллиардов рублей, что, в свою очередь, дало возможность не "залезать" дополнительно в городской бюджет и не индексировать тарифы в течение трех лет. "Эти люди полностью себя оправдывают, и они будут там стоять, пока мы не снимем проблему неправомерного использования соцкарт", - сказал Беседин. За последние 3 года доля платных пассажиров выросла на 20%, а проезд по льготным билетам сократился на 30%. "Это хорошая экономия", - говорит Беседин. Кроме того, в этом году все станции подземки оборудуют рамками металлоискателей и зонами досмотра багажа. В мае такие зоны уже появились на "Добрынинской" и "Новослободской". (Российская газета 06.06.14)

"Это настоящая парная". "Газета.ru". 9 июня 2014

Глава московской подземки заявил, что не будет устанавливать кондиционеры в старые вагоны

Большая часть вагонов московского метро в это лето останется без кондиционеров. В администрации метрополитена предложили москвичам подождать полной замены подвижного состава, поскольку кондиционирование воздуха возможно только в новых вагонах. Рядовые сотрудники подземки рассказывают о том, что имеющиеся кондиционеры горят из-за неготовности энергосистемы метрополитена к эксплуатации новых, более энергоемких вагонов.

Большая часть вагонов столичного метро по-прежнему не имеет систем охлаждения воздуха. Большая тема встала во всей своей остроте с началом очередного аномально жаркого лета. На днях в одном из составов на Арбатско-Покровской линии даже появился вагон с закрепленными на поручнях душевыми лейками. Подобным образом активисты, ограничивавшиеся до сих пор надписями и наклейками, хотели указать на сильную духоту в вагонах.

Однако, как заявил в пятницу журналистам начальник Московского метрополитена Иван Беседин, установка кондиционеров в старых вагонах метро невозможна, поэтому эти работы проводиться не будут.

"Старые, номерные, вагоны не приспособлены к этой модернизации, — рассказал он. — Поэтому мы не сможем провести модернизацию, а будем ориентированы на замену этих вагонов на современные, с кондиционерами".

Согласно принятой столичным правительством программе, полная замена подвижного состава Московского метрополитена предполагается до 2020 года. Речь идет как о замене устаревшего парка, так и покупке вагонов для новых линий. На эти цели выделяется около 300 млрд руб.



Впрочем, подчеркивают в мэрии, улучшить состояние значительной части подвижного состава можно будет уже в ближайшие несколько лет.

По словам Беседина, замена подвижного состава метро идет ударными темпами. "Сейчас идет значительное пополнение московского метро: недавно заключен контракт на поставку 820 вагонов, они придут на Серпуховскую линию — мы полностью проведем замену на новый подвижной состав. На Калининской линии мы полностью заменили весь парк", — рассказал Беседин. Кроме того, запланированы новые контракты — на поставку более 1,5 тыс. вагонов для "сверхнапряженных линий" — Таганско-Краснопресненской, Замоскворецкой, Калужской. При этом вагоны, не выработавшие свой ресурс, будут перемещены на новые линии.

"Номерными" в метрополитене называют выпущенные к Олимпиаде 1980 года вагоны типа 81-717/714 и их модификации, которые в настоящий момент составляют около половины парка (всего в эксплуатации находится около 5 тыс. вагонов). Номерные вагоны уже полностью выведены из эксплуатации на Кольцевой, Калининской, Филевской и Арбатско-Покровской линиях, а также Бутовской линии легкого метро. Завершается замена вагонов на Серпуховско-Тимирязевской линии. Более новые вагоны этой модели и модификаций поступают на Таганско-Краснопресненскую линию на замену эксплуатирующимся тут до сих пор вагонам типа ЕЖЗ выпуска 60–70-х годов прошлого столетия.

Новый парк составляют примерно поровну вагоны типа 81-740 и 81-760 (самые современные в московском метро). Эти вагоны оборудованы системами кондиционирования и почти вдвое более мощным двигателем. Цена 760-го вагона — 60 млн руб., что в 3,5 раза дороже, чем стоимость старых моделей.

Между тем с новым подвижным составом постоянно возникают проблемы.

Как рассказал "Газете.Ru" зампред независимого профсоюза работников Московского метрополитена Николай Гостев, путевое хозяйство и энергосистема метрополитена оказались не готовы к эксплуатации новых вагонов.

"Сама по себе конструктивная мысль этого вагона хороша, но для того, чтобы он мог нормально работать, надо провести серьезную модернизацию, — считает Гостев. — Пока же у нас распирает ящики с электрическим оборудованием, и кондиционеры, как и другое оборудование, выходят из строя. Вчера загорелся открытым огнем состав третьего маршрута новой, 760-й, серии на "Бульваре Дмитрия Донского". На ликвидацию потребовалось 25 минут. Скорее всего, сгорел ВРУ (выключатель резервного управления), не выдержал такого тока".

По словам Гостева, аварийность возросла из-за того, что новые вагоны вдвое более энергоемкие, чем старые.

"Само по себе это хорошо, но, когда мы начинаем разгоняться по пиковому интервалу с максимальной загруженностью поездов, электросеть не выдерживает, — объяснил он. — Уже снизили парность (интенсивность движения) поездов, потому что, если сейчас работать с той, которая была до 2012 года, начинают гореть и сами вагоны, и кабельные сети. Поэтому интервалы на линиях с новыми вагонами увеличиваются, и людей там все время битком. Начали гореть и кондиционеры, и люди стали бегать из вагона в вагон, как в электричках, чего раньше никогда не было".

По словам Гостева, после протестных выступлений работников метрополитена поступила команда снимать с линии составы с неисправными кондиционерами. Однако, после того как на Калининской линии за один день сняли шесть составов, локомотивные бригады стали получать другие указания.

"По новым протоколам запрещается снимать с линии состав с неисправным кондиционером до тех пор, пока пассажиры не обратятся сами через экстренную колонну или связь пассажир — машинист, — рассказал Гостев. — Тогда вызывается инструктор, который проверяет, работает ли этот вагон хотя бы в режиме вентиляции. И если да, то его отправляют на линию. А это — настоящая парная. И куда страшнее того, что происходит в старых вагонах, которые проветриваются при движении. Там есть приточная вентиляция — установленные на крыше черпаки, которые забирают воздух из тоннелей".

Еще одна проблема, связанная с кондиционерами, заключается в том, что они выдают тепло в тоннель и на станции. И это тепло никуда не отводится, остается в метро.

Между тем, как утверждают экологи, в тоннелях воздух для дыхания людей и без того совершенно непригоден. Современными системами принудительной вентиляции, обеспечивающими очистку воздуха и поддержание его оптимальной температуры, должны быть оборудованы и вагоны поездов, и станции, считает председатель комиссии по экологической политике Вера Степаненко. По ее словам, экологи бьют тревогу уже много лет — в переоборудовании вентиляции нуждается практически все метро. Циркуляция воздуха нарушена повсеместно, но прежде всего это касается старых станций, где вентиляционные шахты представляют собой простую дыру, через которую под землю спускается неочищенный воздух с поверхности. В результате люди задыхаются в метро даже зимой.

Руководство метрополитена обещает москвичам, что модернизация вентиляционных систем в метро будет завершена в 2015 году. Однако, по словам Гостева, конца проводящейся уже больше 12 лет модернизации пока не видно. "И это будет продолжаться вечно, — говорит он. — Пока работа метро не будет переориентирована с освоения бюджета на обслуживание пассажиров". (Газета.ru 09.06.14)



Власти отказались от скоростного трамвая в Гольянове. "m24.ru". 9 июня 2014

Разработка проекта скоростного трамвая в Гольянове остановлена

Московские власти приостановили разработку проекта по организации маршрута скоростного трамвая в Гольянове. Москомархитектура не смогла придумать, как проложить трамвайную линию, чтобы она не затрагивала территорию национального парка "Лосиный остров", сообщили M24.ru в пресс-службе ведомства.

"На сегодняшний день решения нет, альтернативных вариантов не найдено. Работа в данном направлении приостановлена", - отметили в Москомархитектуре.

Напомним, летом прошлого года московские власти начали подбор участков для строительства трамвайной линии длиной 6,5 км из района Гольяново до станции метро "Улица Подбельского" через Метрогородок.

Согласно проекту, линию должны были интегрировать в трамвайную сеть вдоль Открытого шоссе. Площадь участка составила около 260 га. 40% территории занимали природные и озелененные территории, 30% - административно-общественные и жилые здания, остальное - транспортная инфраструктура. Однако этот вариант прохождения трамвайной линии получил отрицательное заключение от Министерства природных ресурсов и экологии России из-за того, что часть линии должна была пройти по территории национального парка "Лосиный остров".

Пресс-секретарь префекта Восточного округа Андрей Иванов рассказал M24.ru, что трамвай был рассчитан на жителей районов, удаленных от метро "Щелковская". "Скоростной трамвай создал бы реальную альтернативу подъезду к метро "Щелковская". Он бы перебросил часть пассажиропотока через Метрогородок на станцию метро "Улица Подбельского", которая имеет резервы по наполнению", - отметил он.

По его словам, маршрут трамвая проходил по уже существующей в "Лосином острове" просеке, таким образом, вырубка деревьев при прокладке маршрута не требовалась. "Изменить уже спроектированный маршрут очень сложно, так как здесь очень плотная жилая застройка и промышленная зона, по которой прокладка трамвайной линии невозможна", - уточнил Андрей Иванов.

Андрей Иванов добавил, что альтернативу скоростному трамваю может составить строительство в Гольянове метро, однако в ближайшем будущем строительство подземки в этом районе Москвы не предусмотрено. "На данный момент улучшить транспортную ситуацию поможет только реконструкция Щелковского шоссе и строительство эстакады на его пересечении с Уральской улицей", - подчеркнул он. Ранее сообщалось, что реконструкция Щелковского шоссе завершится до конца 2014 года.

Как рассказал M24.ru источник в транспортном комплексе Москвы, проект строительства трамвайной линии в Гольянове окончательно не закрыли, на данный момент продолжается проработка альтернативного варианта прохождения маршрутной линии. Однако собеседник M24.ru затруднился уточнить, когда будет подготовлен новый вариант трассировки линии. "Строительство других запланированных трамвайных линий идет в соответствии с Адресной инвестиционной программой (АИП) столицы, рассчитанной на 2014-2016 гг. В 2014 году планируется проектировка новых трамвайных линий, в 2015 году начнется их строительство", - сказал источник.

Напомним, в Москве предусмотрено строительство четырех трамвайных линий нового поколения. В 2017 году должен запуститься маршрут от района Северный до платформы "Лианозово" Савеловского направления МЖД и станции метро "Медведково", а также линия от Чертановской улицы в район Бирюлево Западное. В 2016 году появится линия от 3-й Владимирской улицы до района Ивановское, она продолжит уже существующую линию от Курского вокзала до шоссе Энтузиастов. Согласно АИП, на проектирование и строительство трамвайных маршрутов будет потрачено около 12 млрд рублей. Источник в транспортном комплексе отметил, что работы будут вестись за счет городского бюджета.

Аналитик экспертного центра Probok.net Александр Чекмарев считает, что нынешний вариант прохождения трамвайной линии из района Гольяново до станции метро "Улица Подбельского" является наиболее оптимальным. "Менять трассировку линии нецелесообразно, так как в другом случае она будет идти зигзагом и до метро по ней будет очень долго добираться. Пассажиры просто не будут пользоваться трамваем", - пояснил он.

По мнению эксперта, новая линия помогла бы распределить пассажиропотоки, при этом жители района Гольяново смогли бы добираться до метро за 10-15 минут. "Проблема заключается в том, что все улицы, которые сейчас ведут к метро "Щелковская", перегружены, - сказал Александр Чекмарев. - Кроме того, сама станция метро "Щелковская" в утренние часы пик сильно переполнена".

Напомним, что скоростные трамваи также планируется запустить и на территории Новой Москвы. Они могут связать связят Курское и Киевское направления - пути проложат через Коммунарку. На присоединенных территориях новый транспорт планируется развивать за счет инвесторов. Ранее сообщалось, что трамвайные линии в Москве будут проходить по выделенным эстакадам. В 2013 году было решено, что такой проект будет слишком дорогим, и надо прокладывать обычные наземные линии, по которым будут ездить современные составы, средняя скорость которых - 15-23 км в час. По эстакадам могут быть пущены только небольшие участки пути.

По надземной выделенной линии точно пройдет одна линия скоростного трамвая - от Химок до метро "Планерная". Большая часть маршрута пройдет по территории Московской области. Инвестор - ОАО "Скоростные транспортные линии "Стрела" - для строительства линии и запуска по ней 12 подвижных составов - должен привлечь не менее 10 млрд рублей. (09.06.14)



Производство компонентов для железнодорожного транспорта РФ

ОПЖТ и Кнорр-Бремзе подписали Меморандум о сотрудничестве.

6 июня в Казани в рамках Международной конференции "О перспективах российско-германского сотрудничества в области железнодорожного машиностроения" между Некоммерческим партнерством "Объединение производителей железнодорожной техники" (НП "ОПЖТ") и компанией Knorr-Bremse в области разработки и локализации тормозного оборудования для инновационных грузовых вагонов был подписан Меморандум о сотрудничестве.



Подписи под документом поставили президент НП "ОПЖТ" Валентин Гапанович и председатель совета директоров "Кнорр-Бремзе системы для рельсового транспорта" Роберт Вассмер.

Согласно документу Стороны заинтересованы в расширении сотрудничества в области внедрения инновационных тормозных систем для грузовых вагонов и других типов подвижного состава магистрального железнодорожного транспорта.

Основными целями Меморандума Стороны считают установление долгосрочных партнерских отношений и взаимовыгодное сотрудничество при внедрении инновационных тормозных систем грузовых вагонов и локализации производства современного тормозного оборудования в России.

За счет внедрения инновационного тормозного оборудования Стороны намерены обеспечить повышение уровня безопасности движения, снижение стоимости жизненного цикла подвижного состава, увеличение межремонтных пробегов и снижение негативного воздействия на инфраструктуру РЖД.

Для достижения этих целей Стороны будут сотрудничать по таким основным направлениям, как работа с поставщиками в области увеличения производства качественных комплектующих в соответствии со стандартами компании "Кнорр-Бремзе", а также достижения ими такого уровня производства, который позволит им быть конкурентоспособными на международном рынке. Кроме того, будет проводиться мотивирование международных поставщиков компании "Кнорр-Бремзе" инвестировать в Россию и, тем самым, локализовать свои технологии в рамках производства продукции Knorr-Bremse.

В рамках Меморандума НП "ОПЖТ" намерено развивать программу инновационных вагонов и включить в нее внедрение современного тормозного оборудования. Совместно с компаниями, входящими в состав Партнерства, будет скоординирована разработка требований к компонентам тормозного оборудования и всей тормозной системы для инновационных грузовых вагонов. После их согласования они будут включены в единые требования к инновационным вагонам.

В свою очередь, согласно подписанному документу компания "Кнорр-Бремзе" намерена постоянно расширять номенклатуру тормозного оборудования для локализации производства в России. Исходя из экономической и технической целесообразности, она намерена обеспечить максимально возможный уровень локализации производства современного тормозного оборудования в России. При поддержке НП "ОПЖТ" компания намерена обеспечить создание в России сети сервисных центров для реализации программы полного сервисного обслуживания современного тормозного оборудования.

На выполнение конкретных проектов Стороны будут заключать отдельные договора.

Кроме того, Стороны намерены проводить взаимные консультации, рабочие встречи, совещания и тематические семинары, а также вырабатывать предложения по совершенствованию сотрудничества и деятельности Сторон.

Меморандум бессрочный и вступает в силу с момента его подписания.

Некоммерческое партнерство "Объединение производителей железнодорожной техники" образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

Для справки: Название компании: *Некоммерческое партнёрство Объединение производителей железнодорожной техники (НП ОПЖТ)* Регион: *Москва* Адрес: *107996, Россия, Москва, Рижская пл., 3* Вид деятельности: *Железнодорожное машиностроение* Телефоны: *(495)2622773* Факсы: *(495)2629540* E-Mail: opzt@inbox.ru; opzt@opzt.ru Web: <http://www.opzt.ru> Руководитель: *Гапанович Валентин Александрович, президент* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 06.06.14)

"Объединенная Вагонная Компания" завершила сделку по приобретению 100% долей "НПЦ Пружина".



Железнодорожный холдинг "Объединенная Вагонная Компания" ("ОВК") завершил сделку по приобретению 100% долей ООО "НПЦ "Пружина" у ОАО "РОСНАНО" и ОАО "Ижевский машзавод". Таким образом, НПЦ "Пружина" становится производственным активом "ОВК", специализирующимся на выпуске сверхпрочных железнодорожных пружин для Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ). Сумма сделки и IRR не раскрываются.



Бизнес-стратегия НПЦ "Пружина" будет заключаться в развитии производства высококачественных комплектующих для инновационного железнодорожного транспорта, как наиболее перспективного и востребованного рынком сегмента. Общий объем рынка железнодорожных пружин в СНГ оценивается до 10 млрд. рублей.

В планах компании выход к 2015 году на производственную мощность в 15 тыс. тонн пружин для подвижного грузового состава, что позволит оснащать свыше 30 тыс. вагонов ежегодно.

Производственный комплекс НПЦ "Пружина" полностью обеспечит потребности Тихвинского ВСЗ в пружинах, соответствующих повышенным эксплуатационным требованиям и конструктивным особенностям инновационной тележки грузового вагона. Интерес к ижевским пружинам также проявляют и другие разработчики подвижного состава, поэтому с приобретением НПЦ "Пружина", "Объединенная Вагонная Компания" получает дополнительное конкурентное преимущество на рынке высокотехнологичной техники транспортного машиностроения.

Высокий спрос позволит оптимальным образом использовать производственные ресурсы, снизить операционные затраты и повысить эффективность предприятия. При этом дальнейшее развитие научно-технического потенциала НПЦ "Пружина" позволит разрабатывать новые образцы продукции и осваивать другие сегменты производства.

Генеральный директор "Объединенная Вагонная Компания" Роман Савушкин: "Мы убеждены, что синергия инновационных разработок двух наших предприятий позволит Тихвинскому заводу продолжить освоение и производство новых видов подвижного состава, а НПЦ "Пружина" - занять лидирующие позиции на рынке СНГ и за его пределами".

Управляющий директор по инвестиционной деятельности РОСНАНО Дмитрий Пимкин: "Завершение сделки с ОVK и продажа доли в проекте серьезному стратегическому инвестору – важное событие и для нас, и для "Пружины". Мы можем быть уверены, что инновационные разработки и компетенции "Пружины" будут максимально востребованы ОVK, а сама "Пружина" органично дополнит портфель активов нового владельца. При этом готовность ОVK активно развивать свой бизнес даст "Пружине" возможность продолжить работу по созданию уникальных решений для транспорта на новом уровне".

Генеральный директор НПЦ "Пружина" Дмитрий Тарасов: "Для НПЦ "Пружина" вхождение в состав железнодорожного холдинга "ОВК" - гарантия того, что производственный и технологический потенциал нашего предприятия будет раскрыт и востребован в полной мере. Мы преследуем общие цели в обеспечении рынка эффективной и высококачественной продукцией железнодорожного транспорта.

Для справки: Название компании: Объединенная Вагонная Компания, ООО (ОВК) Регион: Москва Адрес: 115184, Россия, Москва, Старый Толмачёвский пер., 5 Вид деятельности: Железнодорожное машиностроение Телефоны: (499)9991520 Факсы: (499)9991521 E-Mail: info@uniwagon.com Web: <http://www.uniwagon.com> Руководитель: Савушкин Роман, генеральный директор

Для справки: Название компании: Научно-производственный центр Пружина, ООО (НПЦ Пружина) Адрес: 426057, Россия, Удмуртия, Ижевск, проезд им. Дерябина, 2/55 Вид деятельности: Машиностроение Телефоны: (3412)495574 (3412)495524 (3412)495523 E-Mail: info@npc-springs.ru; pr@npc-springs.ru Web: <http://www.npc-springs.ru> Руководитель: Тарасов Дмитрий Валерьевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 06.06.14)

ОМК ввела в эксплуатацию первую в стране линию по выпуску ж/д колес для скоростного движения, локализуя их производство в России.

На Выксунском металлургическом заводе (ОАО "ВМЗ", входит в состав Объединенной металлургической компании, ЗАО "ОМК", г. Выкса, Нижегородская обл.) введена в эксплуатацию первая в России линия по производству цельнокатаных железнодорожных колес для скоростных и высокоскоростных поездов.

Торжественная церемония пуска линии состоялась в колесопрокатном цехе ВМЗ 10 июня 2014 года. В ней приняли участие старший вице-президент по инновационному развитию – главный инженер ОАО "РЖД", президент Некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники" Валентин Гапанович, заместитель министра промышленности и инноваций Нижегородской области, начальник управления промышленной и инновационной политики Николай Никонов, президент ОМК Владимир Маркин. Гости также увидели образцы перспективной



ВЫКСУНСКИЙ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД



колесной продукции ВМЗ для пассажирских вагонов РЖД дальнего следования, для электропоездов "Ласточка", для пассажирских поездов Московской кольцевой железной дороги, для грузовых инновационных вагонов. Также в Выксе в рамках мероприятий по запуску нового производства состоялось заседание Комитета по координации производителей в металлургическом комплексе НП "ОПЖТ".

Мощность новой линии составляет 10 тыс. колес в год. Она полностью обеспечит потребности отечественного рынка в колесах для скоростного движения. Инвестиции в этот проект составили 580 млн рублей. Первыми поездами, для которых планируется использовать новые колеса ВМЗ, станут скоростные электропоезда "Ласточка" (проекта Desiro RUS), которые курсируют на сочинских курортах.

"Организация производства скоростных колес на ВМЗ – это весомый вклад ОМК в реализацию федерального проекта по развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения и в увеличение доли локализации производства высокотехнологичной продукции в России. Мы рады такой возможности и готовы в полной мере обеспечить потребности нашего стратегического партнера – Российских железных дорог в качественной колесной продукции", – заявил на церемонии по случаю пуска нового производства президент ОМК Владимир Маркин.

Для справки: Название компании: Выксунский металлургический завод, ОАО (ВМЗ, входит в ОМК) Адрес: 607060, Россия, Нижегородская область, Выкса, ул. Братьев Баташевых, 45 Вид деятельности: Черная металлургия Телефоны: (800)2501150 (83177)93097 (83177)93085 (83177)94032 Факсы: (83177)37605 Web: <http://oao-vmz.rf> Руководитель: Седых Анатолий Михайлович, Председатель Совета директоров; Маркин Владимир Степанович, ио исполнительного директора (INFOline, ИА (по материалам компании) 10.06.14)

В КБТМ совершенствуют информационные технологии.

В омском Конструкторском бюро транспортного машиностроения, которое входит в состав корпорации УВЗ, продолжают работы по внедрению новых информационных технологий. В мае на предприятии запустили в опытную эксплуатацию программу автоматизированной системы согласования договоров, в начале этого месяца завершилась работа по реализации проекта создания центра обработки данных (ЦОД).

Подготовка велась в течение восьми месяцев: от проектирования и модернизации помещения, предназначенного для размещения ЦОД, до поставки, монтажа и пусконаладки оборудования как инженерной, так и вычислительной инфраструктуры ЦОД ОАО КБТМ.

Основу вычислительной инфраструктуры нового центра обработки данных составила высоконадежная серверная ферма, построенная на оборудовании IBM. Для создания системы хранения данных выбрано масштабируемое и простое в использовании решение, позволяющее консолидировать имеющиеся ресурсы предприятия и динамически наращивать мощности в будущем, – платформа хранения данных. Кроме того, развернутая на ИТ-инфраструктуре система виртуализации Hyper-v от Microsoft позволяет оптимизировать использование ресурсов, повысить скорость и гибкость реагирования системы, увеличить доступность приложений, а также снизить затраты на оборудование и электроэнергию.

Работоспособность вычислительного оборудования поддерживается всеми необходимыми для современного центра обработки данных системами: системой гарантированного электроснабжения 1 категории, системой бесперебойного электропитания, системой кондиционирования и вентиляции, системой автоматического газового пожаротушения, системой охранной сигнализации.

КБТМ активно развивает новые направления в производственной деятельности. При этом на предприятии уделяется должное внимание модернизации всех составляющих производственного процесса, в том числе созданию современной ИТ-инфраструктуры.



Для справки: Название компании: Конструкторское бюро транспортного машиностроения, ОАО (предприятие НПК Уралвагонзавод, КБТМ) Адрес: 644020, Россия, Омск, ул. Красный переулок, 2 Вид деятельности: Машиностроение Телефоны: (3812)446103 Факсы: (3812)446375 E-Mail: info@kbtm-omsk.ru Web: <http://www.kbtm-omsk.ru> (INFOline, ИА (по материалам компании) 10.06.14)

Обоснование применения в качестве конструкционного материала чугуна или стали для фрикционных клиньев тележки грузового вагона. "Вестник транспорта". №2 2014

В Рекомендациях по минимизации рисков наступления опасных событий из-за изломов литых деталей тележки грузовых вагонов, подготовленных комитетами НП "ОПЖТ" отмечается низкое качество литья, особенно в части наличия недопустимых литых дефектов, выявляемых в эксплуатации.

Факторами, влияющими на снижение ресурса боковой рамы, также являются многочисленные изломы пружин рессорного комплекта и снижение их силовых характеристик, установка фрикционных клиньев гашения колебаний с нестабильным значением коэффициента относительного трения.



Активная позиция департамента вагонного хозяйства ОАО "РЖД" позволила ускорить организацию производства качественных пружин для подвижного состава – объемно-поверхностная закалка сталей пониженной и регламентированной прокаливаемости (предприятие "Вагонмаш" г. Железнодорожный) и высокотемпературная термомеханическая обработка пружинных сталей (предприятие НПЦ "Пружина" г. Ижевск).

То есть проблема получения от промышленности качественных пружин, обеспечивающих высокий уровень релаксационной стойкости и усталостной прочности, решена.

Анализ нормативной документации по фрикционным клиньям показывает, что по документации НПК "Уралвагонзавод" грузовой вагон выходит в эксплуатацию с клиньями из стали 20ГЛ. При попадании в первый технологический осмотр или ремонт стальные клинья заменяются на чугунные по проекту ПКБ ЦВ. Два проекта должны быть согласованы, в противном случае к НПК "Уралвагонзавод" или ПКБ ЦВ нельзя предъявлять претензий по гарантийному обслуживанию или к более серьезному случаю в нарушении движения при аварии.

В данной работе рассматриваются вопросы обеспечения гарантированной эксплуатации фрикционных клиньев тележки модели 18–100 с пробегом 500 тыс. км и их работоспособности до 1,0–1,5 млн. км с безусловным обеспечением требований безопасности движения и стабильным показателем коэффициента относительного трения согласно решениям двух комитетов НП "ОПЖТ".

В работе Иванова и Харибина 4 отмечается, что более 90% парка грузовых вагонов оборудовано фрикционными клиньями из серого чугуна Сч25.

Из-за низкого срока службы клина из чугуна Сч25 идет замена материала на чугун марки Сч35. После пробега около 90 тыс. км на Экспериментальном кольце с учетом коэффициента форсирования клинья из Сч35 могут обеспечить пробег вагонов 210 тыс. км в общесетевой эксплуатации.

Большой интерес по получению гарантированного пробега 500 тыс. км представляют результаты, рассмотренные в работе, опубликованной «Вестником ВНИИЖТ» 1, где в качестве конструкционного материала клина применяется высокопрочный чугун с изотермической закалкой. Эксплуатационные испытания подтверждают достижение высоких результатов, однако стоимость комплекта таких клиньев составляет четверть стоимости капитального ремонта тележки.

При разработке конструкции клиньев из серого чугуна марок Сч25, Сч35 конструкторы не учли двух факторов, влияющих на эксплуатационное содержание – геометрические размеры клиньев из чугуна повторяют геометрические размеры стального клина, что приводит к большому количеству трещин и изломов в наклонной поверхности чугунных клиньев (материалы представлены в статистических данных ОАО «РЖД» по текущему отцепочному ремонту) и применены такие же углы наклона чугунного клина, как и стального, что не может гарантировать требуемые параметры коэффициента относительного трения.

Данное положение подтверждается опытом применения чугунных клиньев из высокопрочного чугуна на тележках «Barber», где уменьшен угол наклона, увеличена площадь поверхности, что обеспечивает требования к значению коэффициента относительного трения, равному 0,067.

Возможно увеличение эксплуатационного ресурса клина из чугуна марки Сч25 до 500 тыс. км пробега 2. Однако низкий и нестабильный коэффициент относительного трения не позволяет рекомендовать такую технологию для внедрения.

При эксплуатации чугунных клиньев возникает изгибающий момент, который превышает уровень допустимых напряжений в наклонной поверхности, что приводит к образованию трещин. По этой причине следует пересматривать геометрические параметры чугунных клиньев. Это положение относится как к стандартным клиньям из Сч25, Сч35, так и к клиньям из Сч25 с объемно-поверхностной закалкой.

Кроме этого, при проведении исследований по отработке технологии закалочного охлаждения клиньев из Сч25 возникла сложность в определении поставщика клиньев (рассматривались три предприятия) в связи с наличием недопустимой структуры ледебурита в рабочей поверхности детали в исходном состоянии. На рис. 1 показана схема вырезки образцов для исследования микроструктуры. На рис. 2 приведена микроструктура с недопустимой структурой ледебурита. По этой причине вагонникам следует обратить внимание на соответствие требованиям нормативной документации применяемых чугунных клиньев.



Рис. 1. Схема вырезки образцов для исследования микроструктуры

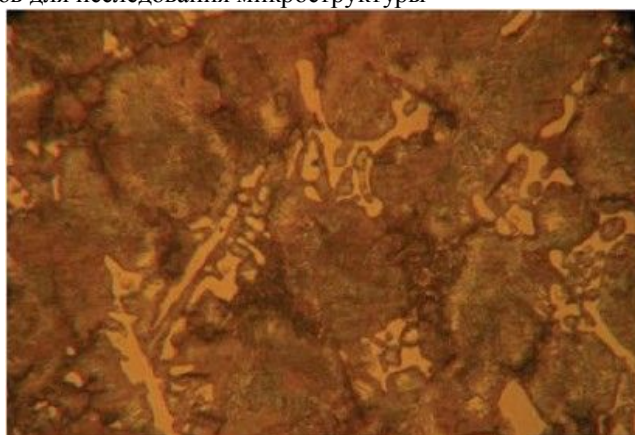


Рис. 2. Микроструктура с недопустимой структурой ледебурита

Более 40% фрикционных клиньев изготовленных из серого чугуна марок Сч25, Сч30 и Сч35, работающих в паре с фрикционной планкой из стали 30ХГСА, не обеспечивают требуемые нормативные сроки службы. По этой причине предлагается применить чугун марки ЧМН-35М легированный никелем (0,5–0,8%) и молибденом (0,6–0,9%).

Применение фрикционного клина с легированием никелем и молибденом с использованием фрикционной планки с легированием (0,8–1,0%) хрома не обеспечивает пробег 500,0 тыс. км и не показана величина коэффициента относительного трения (основной критерий работоспособности узла гашения колебаний). При решении вопроса внедрения такой технологии для пары трения «клин – планка» необходимо рассмотреть экономические аспекты с учетом безвозвратных потерь стратегического сырья – хром, никель, молибден.

Обеспечение пробега 500 тыс. км достигнуто при проведении испытаний на Экспериментальном



Рис. 3. Испытание фрикционных клиньев



В работе А. Иванова и И. Харибина отмечается, что гасителем колебаний тележки модели 18–100 является фрикционная клиновая система. Она уменьшает амплитуды колебаний вагона за счет кольца ВНИИЖТа в различные периоды времени двух партий клиньев разных производителей после объемно-поверхностной закалки. Полученный результат дает возможность гарантировать получение пробега вагона в общесетевых условиях 1,0–1,5 млн. км. Данный вариант гарантирует требуемый стабильный коэффициент относительного трения. Кроме этого в работе приводятся расчетные данные, позволяющие снизить вес клина без

ухудшения эксплуатационных характеристик, что обеспечит систему ресурсосбережения.

Для сопоставления результатов служебных свойств фрикционных клиньев из стали и чугуна проведены сравнительные стендовые испытания.

Испытания проводились на стенде, внешний вид которого показан на рис. 3.

преобразования кинетической энергии колебаний в тепловую энергию и рассеивания ее в окружающую среду, то есть по показаниям текущей температуры в узле гашения можно делать оценку работоспособности узла. Данное положение использовано при стендовых испытаниях узла гашения с клиньями из чугуна и стали.

Результаты температурного мониторинга и величин износа сопряженных пар трения тележки грузового вагона приведены в табл. 1.

Таблица 1

Результаты температурного мониторинга и величины износа сопряженных пар трения тележки грузового вагона

Комплектация	Температура клина, °С	Температура планок, °С	Весовой износ клиньев, г	Весовой износ планок, г	Глубина износа балки, мм
Стандартная (клинья из Сч25, Сч35, составные планки)	40	40	600	150	0,2–0,6
Клинья из Сч25 и Сч35 после объемно-поверхностной закалки, цельные планки	70	70	200	150	0,1–0,4
Клинья из стали 20ГЛ после объемно-поверхностной закалки, цельные планки	80	80	50	150	0,3–0,5

Примечания: База испытаний – 1,0 млн. циклов нагружения; режим нагружения: $P_{max} = (260–350)$ кН, $P_{min} = (80–100)$ кН, полная амплитуда перемещения 7,0–10,0 мм

Анализ результатов, приведенных в табл. 1, показывает следующее:

а) детали стандартной комплектации узла гашения колебаний (клинья Сч25, Сч35, составные планки) имеют самый большой весовой износ клиньев (600 г) при самой низкой температуре в узле гашения колебаний (40 °С), что характеризует самую низкую работоспособность;

б) комплектация узла гашения колебаний с клиньями из Сч25, Сч35 после объемно-поверхностной закалки значительно снижает весовой износ клиньев (200 г) и увеличивает температуру в узле гашения колебаний (70 °С), чему способствует применение цельной планки;

в) комплектация узла гашения колебаний с клиньями из стали 20ГЛ с объемно-поверхностной закалкой характеризуется минимальным весовым износом клиньев (50 г) и самой высокой температурой в узле гашения (80 °С), что характеризует самую высокую работоспособность демпфера из рассматриваемых вариантов.

Выводы

1. Приведенные материалы показывают, что задача улучшения эксплуатационного содержания боковых рам тележек является комплексной и зависит как от качества литья, так и от качества работы винтовых пружин и фрикционных клиньев.

2. У владельцев подвижного состава при приобретении винтовых пружин есть возможность приобретения качественных деталей, соответствующих мировому уровню (ООО «Вагонмаш» г. Железнодорожный, НПЦ «Пружина» г. Ижевск) по ГОСТ 1452-2011.

3. Материалы по испытанию фрикционных клиньев показывают, что применяемые на подвижном составе (90% парка) фрикционные клинья из чугуна не обеспечивают надежную работу демпфера и обеспечивают пробег 210 тыс. км (с учетом введения увеличивающего поправочного коэффициента по пробегу на Экспериментальном кольце).



4. Альтернативное производство упрочненных клиньев из стали 20ГЛ требует только проведения организационных мероприятий по выпуску новой продукции, которая обеспечивает надежную работу демпфера и гарантированный пробег 500 тыс. км (без учета введения увеличивающего поправочного коэффициента по пробегу на Экспериментальном кольце). (09.06.14)

Компьютер учтёт вагоны быстрее и надёжнее человека. "Гудок". 9 июня 2014

Автоматизация контроля инвентарных вагонных номеров позволила ускорить переформирование грузовых составов на сортировочной станции Ярославль-Главный Северной дороги и облегчила труд операторов станционного технологического центра (СТЦ).

"Раньше сам оператор сверял фактический номер каждого из прибывающих вагонов с номером в натурном листе, выявлял несоответствия и делал отметки, чтобы "заблудившийся" вагон был отправлен по назначению, — рассказала начальник СТЦ Екатерина Миронова. — Промышленное телевидение, конечно, помогало персоналу проверять номера дистанционно, не выходя к путям, но всё равно это была очень трудоёмкая работа. И даже предельное напряжение внимания не уберегало специалиста от ошибок. А теперь вагоны поездов, прибывающих на станцию с московского и ивановского направлений, отслеживает компьютерная программа".

Система автоматизированного контроля инвентарных номеров вагонов (АСКИН) "видит" поезда на подходе к станции с помощью четырёх видеокамер и сама сопоставляет номера с данными перевозочных документов. В случае несоответствия система тут же указывает сомнительный вагон, чтобы работники станции смогли его идентифицировать и верно выстроить вагонную модель при составлении новых поездов.

"Уровень распознавания нумерации у АСКИН более 90%, — отметила Екатерина Миронова. — Если система не может распознать номер вагона из-за загрязнённости, некачественного нанесения цифр или солнечного блика, она сигнализирует об этом оператору, и тот просматривает вагон в видеозаписи, визуально определяет его номер и сверяет со списком". Вместе с тем, по словам разработчиков, не стопроцентное распознавание — проблема не столько системы, сколько владельца вагона, допустившего небрежность при нумерации. АСКИН как раз помогает вовремя выявить и устранить этот элемент коммерческого брака.

Применение АСКИН помогло персоналу станции Ярославль-Главный сократить в первом квартале нынешнего года простой поездов в ожидании расформирования более чем на полчаса. А максимальная скорость поездов, прибывающих на станцию со стороны столицы, увеличилась с 25 до 40 км/ч.

"Мы совместно с разработчиком уже спланировали схему установки АСКИН в парке приёма поездов, идущих со стороны Рыбинска и Данилова, а также между сортировочным парком и парком отправления, — сообщил главный инженер станции Ярославль-Главный Сергей Ульяновский. — Это позволит практически полностью исключить человеческий фактор и трудозатраты из процесса сверки номеров вагонов на сортировочной станции. Правда, средств на это пока не предусмотрено". На Северной дороге считают, что внедрение АСКИН ощутимо ускорит доставку грузов получателю, сократит оборот вагона.

"На станции Ярославль-Главный осуществлён пилотный проект внедрения АСКИН, в ходе реализации которого технология автоматизированного контроля вагонных номеров отработывалась и совершенствовалась по заданию ОАО "РЖД" в рамках программы НИОКР, — заявил "Гудку" заместитель генерального директора ОАО НПП "Альфа-Прибор" (фирма-разработчик) Алексей Хазанский. — Положительный эффект — сокращение времени обработки подвижного состава и минимизация человеческого фактора — отмечен заказчиком. Надеюсь, с Ярославля начнётся распространение системы на сеть". По его словам, АСКИН интегрирована с автоматизированной системой управления работой станции (АСУ СТ) и с автоматизированной системой коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ), что должно облегчить широкое внедрение новинки. (Гудок 09.06.14)

Двигатель. Не вечный... "Известия". 9 июня 2014

Но с помощью инновационных разработок он может стать гораздо эффективнее, надежнее и дешевле. Несомненно, двигатель — главная деталь любого транспортного средства. Двигатели бывают разные, и, конечно, они постоянно совершенствуются — машины потребляют все меньше топлива, электромобили едут все дальше, поезда становятся все более быстрыми...

Работа над улучшением двигателей идет во всех крупных машиностроительных компаниях мира постепенно и неспешно, и, казалось бы, уж где-где — а в этой сфере никаких неожиданностей не предвидится. Однако более 30 инновационных компаний кластера энергоэффективных технологий Фонда "Сколково" занимаются как раз разработками новых технологий для транспорта. Уж они-то точно знают — прорывные проекты придут на рынок совсем скоро!

Традиционный, но не забытый

Создание элементов для нового транспорта — одно из популярных и передовых направлений работы кластера энергоэффективных технологий, что совпадает с общемировыми тенденциями: тематика нового взгляда на транспортные средства сегодня актуальна как никогда. Пожалуй, сложнее всего модернизировать самые распространенные двигатели внутреннего сгорания (ДВС). "Традиционный транспорт на углеводородном топливе — с бензиновыми и дизельными двигателями — самый распространенный во всем мире, но именно здесь речи о



кардинальных технологических прорывах пока не идет,?— констатирует Антон Скибин, руководитель энергетического сектора кластера энергоэффективных технологий Фонда "Сколково". — Но и ДВС нуждаются в улучшениях, которые позволили бы повышать (хоть и ненамного) эффективность их использования".

Сегодня всего около 40% от сжигаемого топлива идет в полезную работу, остальная энергия просто теряется. Соответственно для улучшения работы ДВС можно попытаться собрать эти потери, например, попробовать преобразовать тепло выхлопных газов в электроэнергию, которая используется для питания систем автомобиля. И резиденты, которые над этим работают, в "Сколково" есть. Разрабатываются четыре проекта на тему термоэлектрики, их основная задача — уменьшить стоимость и повысить эффективность преобразования бросового тепла в энергию. "Это та новинка, которая сейчас на слуху в области модернизации традиционных двигателей внутреннего сгорания", — отмечает Антон Скибин.

Есть и технологические проекты, крепкие инженерные команды, которые работают над повышением эффективности традиционных компонент транспорта: трансмиссии, системы впрыска топлива, турбонаддува, управления двигателем.

Преобразуя энергию

Однако самое актуальное направление в работе над новыми транспортными технологиями — направление гибридных приводов. На этом поприще инноваторы ожидают самых больших перемен, предсказывая, что ближайшее будущее именно за такими системами смешанного типа.

Сегодня энергетическая емкость (запас энергии) бензина или дизеля — около 10 тыс. Вт ч на 1 л. Для сравнения: у современного дорогого аккумулятора этот показатель составляет 200 Вт ч на 1 кг. Это значит, что батарея должна весить гораздо больше, чем объем топлива в баке, и, чтобы проехать 500 км, батареей весом в несколько сотен килограмм придется тащить за машиной на прицепе, а бензина надо 30–50 л — всего один бак. "Но эти 10 тысяч ватт-часов на 1 килограмм традиционными ДВС используются с КПД всего 40%, а скромные 200 ватт-часов на 1 килограмм могут использоваться с энергетической эффективностью более 90%, — объясняет Антон Скибин. — Получается, что использование электричества для передвижения гораздо более выгодно, но есть ограничения: сколько энергии мы можем увезти с собой? На ДВС — много, а на электродвигателе — очень мало".

Вот тут-то и появляется гибридный двигатель, который позволяет возить с собой не огромную батарею, а генератор энергии: при работе ДВС вырабатывается электроэнергия, которая впоследствии используется в электрическом приводе. "При этом ДВС используется гораздо меньшего размера, потребляет меньше топлива и меньше загрязняет окружающую среду",?— отмечает Антон Скибин.

Самая популярная идея для преобразования одной энергии в другую — это использование суперконденсаторов. "Это техническая новинка, накопитель, который может запастись энергией очень быстро и выдавать ее так же быстро и концентрированно, — рассказал Анатолий Долголаптев, генеральный директор компании ТЭЭМП, резидента "Сколково". — Мы специализируемся на разработке суперконденсаторов на кислотных электролитах, массовое производство которых возможно уже во второй половине 2014 года". В компании уверены, что их выход на рынок станет основой для создания и распространения экономически эффективных гибридных автомобилей.

Гибридам — "зеленый свет"

Еще одно направление, в котором успешно развивается компания ТЭЭМП, это создание электромеханических преобразователей, имеющих беспрецедентно высокие энергетические и эксплуатационные показатели. В большинстве случаев о таких преобразователях говорят как о мотор-колесах.

В ТЭЭМП разработано несколько типов мотор-колес для самых разных электромобилей, в том числе для такси и общественного транспорта. "Мотор-колеса имеют жидкостное охлаждение, весят от 50 до 100 килограммов и при требуемых оборотах (очень низких — до 600 оборотов в минуту) и сравнительно небольшом объеме (R20–22 дюйма) способны создать крутящий момент до 2500 Нм в 20-дюймовом и до 4500 Нм в 22-дюймовом колесе, — рассказывает Анатолий Долголаптев. — При торможении и спуске мотор-колеса работают как генераторы электроэнергии".

Если одновременно применить два энергосберегающих принципа — возврат энергии через рекуперацию (когда часть энергии при торможении автомобиля возвращается в электродвигатель и может использоваться при разгоне) в суперконденсаторы (это дает в городе примерно 15–20% экономии) и отказ от трансмиссии (это еще минус 10–15% энергии), то получается, что при прочих равных условиях для движения автомобилей, снабженных разработками ТЭЭМП, требуется на 25–35% меньше энергии.

Таким образом, гибридные автомобили впервые получают возможность конкурировать по своей цене с автомобилями, оснащенными ДВС. Имеется и ряд других преимуществ: например, за счет выноса двигателей в колеса и отсутствия трансмиссии значительно увеличивается полезный объем автомобиля и его управляемость. "Переход на массовое использование транспорта с гибридными приводами или электродвигателями возможен только при поддержке государства, — уверен Антон Скибин. — Без государственного стимулирования и поддержки этой идеи российские инвесторы не готовы рисковать, и хорошо, что государство нам эту поддержку готово оказывать. Именно поэтому большинство резидентов "Сколково" работают именно в сфере гибридного транспорта. Это отражает мировой тренд, этого требует рынок".



Гибридными могут быть не только автомобили, но и электровагоны. Сколковская компания "Центр инновационного развития СТМ" уже создала гибридный локомотив, который работает как на дизельном топливе, так и с использованием накопленной электроэнергии. "В России начитывается порядка 17 тысяч маневровых тепловозов, в основном дизельных, — рассказывает Антон Скибин. — Около 10 тысяч работают в РЖД, 7 тысяч — на станциях и в цехах промышленных предприятий".

По словам экспертов, большую часть рабочего времени эти машины стоят и "тарахтят" на холостом ходу, ожидая погрузки-выгрузки или сцепки вагонов, или еще чего-нибудь. Локомотив стоит, но топливо все равно расходуется. Так вот, разработка резидентов "Сколково" позволяет в 3 раза уменьшить мощность дизельного двигателя и дополнить локомотив аккумуляторами, которые запасают энергию и рекуперировать ее. "Опытный образец гибридного локомотива показал, что экономия топлива составляет более 30% — более 60 тонн в год! — отметил Антон Скибин. — И это только с одного локомотива, а их 17 тысяч!"

Сейчас компания завершает процесс сертификации опытного образца, чтобы его могли закупать РЖД. Подписано предварительное соглашение, в соответствии с которым первые продажи должны начаться уже в этом году.

Энергия метро

Следующее поколение — это чисто электрический транспорт, на борту которого вообще не используется бензин. "Это более отдаленная перспектива, идеи более сложные, достижения будут не сегодня и не завтра, а через 3–5 лет, — рассказывает Антон Скибин. — Основная проблема: сколько энергии мы можем увезти с собой? Эту проблему пока не решил никто, ни в России, ни в мире, хотя успешные попытки решения уже есть".

Сделать маленькую емкую, дешевую и безопасную батарею — процесс долгий, требующий больших ресурсов и высококлассных специалистов. Крупнейшие мировые корпорации трудятся над решением этой проблемы. Но есть и небольшие стартапы (как у нас, так и за рубежом), которые с успехом работают над решением этой задачи. "Российские стартапы и научные коллективы не уступают зарубежным, потому что у нас в стране сохранились серьезные компетенции в области химии, физики, фундаментальных наук, и это наши преимущества", — уверен Антон Скибин.

Конечная цель любого резидента инновационного центра "Сколково" — это создание серийного производства. Сам Фонд "Сколково" поддерживает стартапы на этапах разработки, производства и испытаний опытных образцов, поиска инвесторов, затем к делу подключаются инвестиционные фонды и стратегические инвесторы. Например, во всем, что касается новинок на транспорте, российские региональные инвестиционные фонды заинтересованы, и, чтобы развивать экономику региона, они готовы инвестировать в создание производства на своей территории. "И тогда мы передаем проект наших участников стратегическим инвесторам для налаживания производства, а разработчики могут браться за создание новых продуктов", — поясняет Антон Скибин.

Так случилось и с ЗАО "Элтон", компанией, которая разработала системы накопления энергии для электрического транспорта. "Это многотонные накопители, которые стоят стационарно и представляют собой что-то среднее между традиционными конденсаторами и аккумуляторными батареями, — рассказывает генеральный директор компании Михаил Родионов. — Электрический транспорт мы с вами видим каждый день: троллейбусы, поезда, метро... И вот, представьте, такой накопитель стоит в туннеле метрополитена и возвращает в полезную работу до 30% энергии торможения поезда!"

С 2013 года системы накопления энергии торможения на основе суперконденсаторов "Элтон" эксплуатируются на двух тяговых подстанциях московского метро, завершается оценка их эффективности. Разработаны технико-экономические обоснования применения накопителей для электрического и гибридного транспорта, и скоро продукт будет запущен в серийное производство.

Ну а компания "Элтон" не намерена останавливаться на достигнутом! "В данный момент наиболее перспективным направлением, позволяющим увеличить КПД транспортного средства, является электрификация привода, — считает Михаил Родионов. — И самым действенным решением этой задачи будет разработка такого суперконденсатора, который станет лучшим, наиболее эффективным накопителем энергии". (Известия 09.06.14)

Создана модель взаимодействия пути и подвижного состава. "Гудок". 10 июня 2014

На заседании Объединённого учёного совета ОАО "РЖД", в котором принял участие первый вице-президент д.т.н. Вадим Морозов, рассмотрены результаты математического моделирования при решении комплексных задач отрасли.

Как сообщил председатель совета, генеральный директор ОАО "ВНИИЖТ" Борис Лapidус, сотрудники института совместно с коллегами из Всероссийского научно-исследовательского института экспериментальной физики при поддержке Фонда фундаментальных исследований разработали модель взаимодействия пути и подвижного состава в современных условиях.

Использование суперкомпьютеров значительно повысило скорость расчётов, обеспечив при этом необходимое для детального анализа количество рассматриваемых элементов (порядка 12 млн). В том числе оценивалась потребность усиления подбалластного основания пути при прохождении тяжёловесных поездов.

Созданная учёными 3D-модель развития деформаций конструкций позволит повысить безопасность движения на бесстыковом пути. При этом необходимо провести массовую проверку такого пути на участках реализации



повышенных тормозных и тяговых усилий. При продолжении исследований разработчикам модели рекомендовано учитывать неровности пути и разнородность слоёв его конструкции.

Также нужно создать систему автоматизированного проектирования и выбора технических решений, оптимизирующих взаимодействие пути и подвижного состава за весь жизненный цикл.

Не менее важно установить нормативы осевых нагрузок для перспективных вагонов и требования к инфраструктуре, чтобы обеспечить надёжную эксплуатацию подвижного состава с повышенными нагрузками. Вадим Морозов, а также выступившие члены Объединённого учёного совета ОАО "РЖД" отметили актуальность рассмотренных проблем и необходимость проведения комплекса научных исследований, направленных на разработку новых стальных колёсных пар локомотивов и рельсов. (Гудок 10.06.14)

Инновации в тормозных системах. "Гудок". 10 июня 2014

Разработан новый стандарт для тормозного оборудования.

На прошедшем в столице научно-техническом совете Ассоциации производителей и потребителей тормозного оборудования (АСТО) обсуждались актуальные вопросы, связанные с разработкой и внедрением инновационных приборов для подвижного состава.

В начале заседания председатель ассоциации Николай Егоренков проинформировал собравшихся о присуждении премии Правительства Российской Федерации в области качества за достижения значительных результатов и внедрение высокоэффективных методов менеджмента качества ОАО МТЗ ТРАНСМАШ.

Участники заседания поздравили коллектив завода с этим знаменательным событием.

Подчеркнуто, что успех пришел не случайно.

На заводе постоянно совершенствуются конструкции тормозного оборудования подвижного состава рельсового транспорта железных дорог и метрополитенов, а также технологии производства.

Вот и сегодня научно-технический совет ассоциации одобрил и рекомендовал к разработке новую запатентованную тормозную систему грузового вагона, основанную на плавном регулировании давления в тормозных цилиндрах, которое осуществляется с передачей телемеханической информации на воздухораспределитель от взвешивающего устройства. Работу представили конструкторы ОАО МТЗ ТРАНСМАШ и ОАО "Транс-пневматика" Илья Ким и Сергей Старостин.

На заседании также одобрена окончательная редакция стандарта НП "ОПЖТ" "Основные требования и процедуры доказательства безопасности инновационных приборов тормозного оборудования подвижного состава железнодорожного транспорта и метрополитена", поддерживающего Технический регламент Таможенного союза, который будет внедрен в августе с.г.

Стандарт разработан ООО "ЦТК" на средства и по инициативе ассоциации "АСТО".

Научно-технический совет поддержал предложения ОАО "Завод металлоконструкций" (г. Энгельс), изложенные в докладах и.о. начальника конструкторского бюро Александра Кошкина и заместителя заведующего лабораторией ОАО "ВНИИЖТ" Игоря Назарова, о доработке Правил ремонта тормозного оборудования вагонов и других нормативных документов, необходимых в связи с внедрением тормозных цилиндров с увеличенным выходом штока на вагонах с раздельной тормозной рычажной передачей. (Гудок 10.06.14)

Литьё для вагонов. "Железнодорожник Поволжья". 10 июня 2014

Надрессорные балки и боковые рамы для грузовых железнодорожных вагонов будут выпускаться в Саратове.

Это стало возможным благодаря открытию нового металлургического завода – ЗАО "Балаково-Центролит". Предприятие будет производить литые изделия для грузового железнодорожного транспорта в объёмах до 18 тысяч тонн в год. По расчётам специалистов, оно снабдит дефицитной продукцией как саратовских производителей железнодорожного транспорта, в частности "Балаковский вагоностроительный завод", ЗАО "ЗМК" и строящийся "Энгельсский локомотивный завод", так и предприятия из других регионов.

24 мая 2011 года между правительством Саратовской области и ОАО "Уралвагонзавод" было подписано соглашение о сотрудничестве, в рамках которого и началось строительство завода. Инвестиции в металлургическое предприятие составили четыре миллиарда рублей.

В настоящее время производственные корпуса завода включают плавильно-заливочный, формовочный, стержневой и термообрубной участки, участок регенерации смесей, склад материалов и готовой продукции, шихтовый двор, а также участок механической обработки. На заводе будут применяться автоматические и роботизированные технологические линии, конвейеры по разливу стали. Крупное точное литьё станет выполняться с помощью современной технологии холодных твердеющих смесей. Она позволит без брака отливать детали в полтонны весом, а также регенерировать до 80 процентов используемого при формовке песка и использовать его в новом производственном цикле.

На максимальную мощность – 18 тысяч тонн качественного литья в год – металлургическое предприятие должно выйти в первом квартале 2015 года. Сегодня на заводе работают 200 человек, однако в перспективе планируется увеличение штата до 400 сотрудников. (Гудок 10.06.14)



Деятельность локомотиворемонтных предприятий

За сход вагонов в Волгограде ответит руководство локомотивного депо М. Горького.

По результатам проведенной Волгоградской транспортной прокуратурой проверки после схода вагонов на сортировочной горке ст. им. М. Горького возбуждены дела об административных правонарушениях.

Напомним, что 21 мая этого года рано утром на механизированной сортировочной горке станции имени Максима Горького при производстве роспуска произошел сход двух вагонов – порожнего и груженого зерном.

По данному факту была проведена проверка, в ходе которой выяснилась причина схода вагонов - наезд первой тележкой вагона-зерновоза на тормозную колодку, упавшую с впереди идущего грузового вагона.

- Проверкой также выявлено несоответствие технологического процесса пункта текущего отцепочного ремонта эксплуатационного вагонного депо Максим Горький требованиям технико-распорядительного акта станции имени М. Горького и неудовлетворительная организация работы данного пункта указанного депо, - рассказал ИА "Волга-Медиа" старший помощник Волгоградского транспортного прокурора Александр Гусаковский.

По результатам прокурорской проверки в адрес начальника вагонного депо внесено представление об устранении нарушений законодательства. Также возбуждено три дела об административном правонарушении в отношении начальника депо, его заместителя по ремонту и мастера участка производства - нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на железнодорожных путях общего пользования, которые находятся в стадии рассмотрения.

(vlg-media.ru) (06.06.14)

Тепловозы отправились на ремонт. "Дальневосточная магистраль". 9 июня 2014

В эксплуатационном локомотивном депо Тынды в этом году отремонтируют 11 пассажирских тепловозов серии ТЭП70БС. Необходимость в этом возникла из-за перепробегов локомотивов.

Сейчас три локомотива находятся на среднем плановом ремонте на Воронежском тепловозоремонтном заводе. Еще три единицы проходят ремонт в объеме ТР-3 в ремонтном локомотивном депо Елец. В ожидании своей очереди на отправку в Воронеж стоят еще четыре машины.

На время ремонта для восполнения парка локомотивов и обеспечения пассажирских перевозок в эксплуатацию поступили семь тепловозов ТЭП70 с Приволжской и Юго-Восточной железных дорог. Они будут работать до возвращения машин с заводов.

Тындинцы начали отправлять пассажирские тепловозы на ремонт в феврале. Из трех машин в столицу БАМа вернулась пока только одна. Как подчеркивают в депо, сегодня локомотивов для существующих объемов пассажирских перевозок, даже с учетом добавления в график дополнительного поезда сообщением Тынды – Анапы, который начал курсировать с 3 июня, достаточно.

В инвентарном парке депо всего 30 пассажирских тепловозов, из них 18 единиц серии ТЭП70БС. Эти машины стали поступать в Тынду в 2007 году. Они сразу зарекомендовали себя с лучшей стороны. За семь лет эксплуатации у локомотивных бригад к ним не возникло претензий. Появилась только проблема перепробегов. Но и она скоро решится.

Также тепловозы серии ТЭП70БС отправляют на покраску в ремонтное локомотивное депо Ружино. Там кузов, окрашенный когда-то в красный цвет, перекрашивают в корпоративные цвета. В ближайшее время в Ружино отправятся две машины.

По инициативе тындинцев два пассажирских тепловоза хотят сделать именными. Их назовут в честь легендарных бамовских бригадиров Ивана Варшавского и Александра Бондаря, которые в 1984 году уложили "золотое звено" на Балбухте.

Планируется, что 8 июля 2014 года, в день празднования 40-летнего юбилея БАМа, именные тепловозы одновременно придут из Иркутска и Хабаровска. Они привезут на праздник в Тынду почетных гостей – ветеранов БАМа. (Гудок 09.06.14)

Трудности перевода. "Октябрьская магистраль". 10 июня 2014

Процесс передачи локомотивов на полное сервисное обслуживание – на финишной прямой

Три недели осталось до перевода локомотивов полигона ОЖД на полное сервисное обслуживание Северо-Западным филиалом ООО "ТМХ-Сервис". Нынешний период назван мобилизационным: еженедельно все участники процесса собираются, чтобы обсудить требующие решения проблемы.

Под председательством главного инженера дороги Валерия Танаева функционирует проектный офис, на заседаниях которого оцениваются имеющиеся риски и вырабатываются методы их минимизации. В общем, всё делается для того, чтобы организовать передачу приписного парка Октябрьской дирекции тяги "бесшовно", увеличив при этом экономическую эффективность процесса. Если в конце апреля вес карты риска составлял 11,8 балла, в конце мая – 9,8, то к 1 июля должен быть снижен до 7,8.



Ожидается, что передача функций от Октябрьской дирекции по ремонту тягового подвижного состава сервисной компании и сосредоточение управления всем жизненным циклом локомотивов в одних руках даст целый ряд преимуществ. В частности, позволит переоснастить производство современным оборудованием, альтернативно использовать имеющиеся мощности с низким коэффициентом загрузки, а также перейти на полигонную систему обслуживания.

По расчётам специалистов, коэффициент технической готовности подвижного состава повысится на 5%, внутренней готовности – на 3%, техиспользования – на 10%. Понятно, что процесс перехода очень сложен и неизбежно сопряжён с серьёзными проблемами, однако некоторые из них тревожат сегодня участников процесса особенно сильно – те, которые должны были быть решены, что называется, ещё вчера.

– Любая работа начинается с планирования, а у нас планы на июль пока что находятся в подвешенном состоянии, – говорит заместитель начальника Октябрьской дирекции тяги Алексей Сидоркин. – В договоре № 285 от 30 апреля этого года о передаче тягового подвижного состава на полное сервисное обслуживание записано: мы, как заказчик, должны предоставлять "ТМХ-Сервис" наряд-заказ на содержание в следующем месяце эксплуатируемого парка не позднее 18 числа текущего. Ведь на его основе формируется месячная программа ремонта. Но наши коллеги по организации перевозочного процесса заявляют о неготовности обеспечить нас наряд-заказами. И значит, у сервисной компании не будет в срок данных об объёмах ремонта, которые ей необходимо произвести. Так что срыв может начаться уже с этапа планирования.

И отнюдь не по вине сервисной компании, а по вине наших партнёров по ОАО "РЖД". Также на первом этапе существует риск срывов в обеспечении запчастями и материалами. Ведь на частичном сервисном обслуживании у ООО "ТМХ-Сервис" находились

локомотивы только определённых серий, в частности 2ТЭ116, ТЭП70, ЭП1, ВЛ80С. Такими же, как М62, 2М62, ВЛ10 и другими, ему придётся заниматься впервые. А Октябрьская дирекция по ремонту тягового подвижного состава планировала себе получение запчастей для этих локомотивов лишь на срок до 1 июля. Поэтому в протокольном решении последнего из заседаний проектного офиса записано, что сервисная компания должна вести мониторинг наличия запчастей в тех депо, обслуживанием которых она прежде не занималась.

Беспокоит участников перевозочного процесса и возможность частичной потери управляемости из-за укрупнения Северо-Западного филиала "ТМХ-Сервис", которому передаются 20 депо полигонов трёх дорог – Октябрьской, Калининградской и Северной. В решение заседания проектного офиса внесён пункт о согласовании с генеральным директором ООО "ТМХ-Сервис" Валерием Гриненко возможности обеспечения работы Северо-Западного филиала в рамках одной только ОЖД. (Гудок 10.06.14)

С завидным постоянством. "Вперед". 11 июня 2014

Эксплуатационному локомотивному депо Белгород-Курский доверяют обслуживание маневровых тепловозов ЧМЭЗ. В лидеры сетевого соперничества коллектив депо Белгород-Курский выходит, можно сказать, ежеквартально: в 2013-м финишировал на втором месте и нынешний год начал с удачного старта, став "бронзовым" призёром. (Михаил Рязанцев, начальник эксплуатационного локомотивного депо Белгород-Курский)

– **Михаил Фёдорович, в чём же залог такого завидного постоянства?**

– Реконструкция административного здания, ввод в строй нового учебного корпуса с последующим оснащением его современным тренажёром грузового электровоза ВЛ11 – всё это значительно улучшило качество обучения локомотивных бригад и условия труда инженерно-технических работников.

Считаю, что работа, проведённая командно-инструкторским составом за отчётный период, не прошла даром. Машинисты и их помощники очень ответственно готовятся к поездкам и неукоснительно выполняют свои должностные обязанности в соответствии с установленными требованиями. В первую очередь, локомотивные бригады обеспечили проследование пассажирских поездов по станциям согласно графику. Это тем более важно, что пассажирское движение составляет 60 процентов всей работы депо, а грузовое уходит на второй план. Вдобавок не было допущено отказов технических средств по вине локомотивных бригад, отражённых в системах КАСАНТ и КАСАТ. Словом, слаженная работа всего коллектива дала нам возможность удачно завершить квартал и по его итогам принять решение об участии в отраслевом соревновании.

– **И всё же хотелось бы услышать имена белгородских локомотивщиков, которые внесли наиболее весомый вклад в общую копилку.**

– Из одиннадцати машинистов-инструкторов можно выделить Сергея Каракулина. Зима выдалась нелёгкой, поэтому работа тормозного оборудования, как локомотивов, так и вагонов требовала особого внимания со стороны бригад. Благодаря усилиям машиниста-инструктора по автотормозам Каракулина, которые он прикладывал во время технических занятий, а также при проведении контрольных инструкций, внезапных проверок, обошлось без сбоев в эксплуатации оборудования. Хотелось бы отметить работу в первом квартале машинистов электровоза первого класса Владимира Ржевского, Александра Руденко, машиниста тепловоза третьего класса Михаила Дериглазова, машиниста тепловоза второго класса Виталия Злобина, остальные тоже не дали пробоину.

– **Судя по справке о производственно-экономических результатах, представление для участия в соревновании было не стыдно подавать...**



– Объём работы перевыполнен на 13,6 процента к заданию и на 9,1 – к уровню прошлого года. Не подвели и качественные показатели работы депо: среднесуточная производительность локомотива составила 123,7 процента к плану, средний вес поезда – 102, среднесуточный пробег – 125,3, техническая скорость – 100,2 процента. Причём все они оказались выше, чем за аналогичный период 2013-го года.

– **Наверное, не последнюю роль в достижении солидного роста сыграл такой важный фактор, как фронт работ?**

– Первый квартал, как никогда, порадовал объёмами перевозок в грузовом движении. Несмотря на сложную обстановку в соседнем государстве, с Украины на стык дорог поступало много поездов. Движенцам пришлось перестроить свою привычную технологию работы на станции Белгород: производилось формирование составов грузовых поездов весом до шести тысяч тонн, которые водили на двойной локомотивной тяге до станции Курск. На этом плече в грузовых перевозках задействовали тепловозную тягу. Большой фронт работ позволил сэкономить фонд оплаты труда и дал право на содержание контингента.

К сожалению, на сегодняшний день ситуация ухудшилась, в пассажирском и грузовом движении наметился спад из-за обострения украинских событий.

– **Михаил Фёдорович, какие преобразования в обозримом будущем ожидают коллектив?**

– Планируется, что локомотивы одной серии со всей дороги будут приписываться к определённому депо, нашему предприятию доверят обслуживание маневровых тепловозов ЧМЭЗ – более трёхсот единиц. Конечно, это повлечёт за собой определённые проблемы, но будем их решать, заниматься переданным парком, своевременной поставкой на ремонт, отправкой на завод. В ближайшее время будет создан новый отдел по контролю ремонта и сервисного обслуживания, в состав которого войдут восемь технологов и инженеров, появится должность заместителя начальника по производству.

– **А что намечается в плане технического развития?**

– Поступления новых тепловозов и электровозов не ожидается, будем эксплуатировать ту технику, которая есть. ЧМЭЗ и 2ТЭ116 отправляем на крупные виды ремонта, где в заводских условиях проводятся модернизация и продление срока службы.

Продолжится работа по установке электронных приборов безопасности, в том числе и на маневровых локомотивах, таких как КПД-3, позволяющих осуществлять более качественный контроль за работой локомотивных бригад. (Гудок 11.06.14)



Деятельность вагоноремонтных депо

РЖД продала "Вагонреммаш" "Железнодорожному сервисному альянсу".

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) продало 75% минус 1 акцию ОАО "Вагонреммаш" (ВРМ), говорится в сообщении монополии. Сделка зарегистрирована 6 июня. Доля РЖД в ВРМ сократилась с 99,99 до 25%.

Как сообщалось ранее, в апреле "Российские железные дороги" выбрали в качестве покупателя 75% минус 2 акции "Вагонреммаша" ЗАО "Железнодорожный сервисный альянс" (ЖСА). Компания предложила за актив монополии 2,501 млрд руб. при начальной цене продажи в 2,47 млрд руб. В мае Федеральная антимонопольная служба разрешила сделку.

"Железнодорожный сервисный альянс" занимается "менеджментом проектов в сфере ремонта и технического обслуживания подвижного состава" для повышения их эффективности. О владельцах ЖСА в базе данных "СПАРК-Интерфакс" нет единых сведений. По данным ЕГРЮЛ, по состоянию на 10 января 2014 г. 70% компании принадлежало ООО "Бизмай групп" (БЭАГ), по 15% — Ивану Горохову и Эдуарду Сарматову. БЭАГ, в свою очередь, в середине 2010 г. на 70% владело ООО "Экстраоптим", на 10% — генеральный директор Геннадий Морев (более свежих данных не приводится).

"Экстраоптим" значит как 100%-ная "дочка" ЗАО "Русбизнеспроект", 90% которого в 2012 г. принадлежало Андрею Северилову, 10% — Наталье Морозовой.

По данным Росстата, ЖСА на 99% принадлежит ЗАО "Вагон-сервис" (Москва), на 1% — неназванному гражданину РФ. 100% "Вагон-сервиса" в 2012 г. владело ООО "Проминвест"??, хотя в 2014 г. в числе собственников с долей в 0,05% значится Н. Морозова. "Проминвест", в свою очередь, на 99% принадлежит кипрской "Мидлэйк холдингз лимитед". "Вагон-сервис" (работает под брендом Wagon-Service) известна как компания, занимающаяся строительством, модернизацией и реконструкцией вагономоечных комплексов для "дочки" РЖД — ОАО "Федеральная пассажирская компания". Кроме того, компания специализируется на обслуживании железнодорожного подвижного состава — на кузовном ремонте пассажирских вагонов перед покраской и на окраске.

"Вагонреммаш" был создан на базе трех вагоноремонтных заводов — в Воронеже, Новороссийске и Тамбове, занимается капитальным ремонтом пассажирских вагонов.

Для справки: Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД)* Регион: *Москва* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Вид деятельности: *Железнодорожный транспорт* Телефоны: *(495)2629901 88007750000* Факсы: *(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://www.rzd.ru> Руководитель: *Якунин Владимир Иванович, Президент; Целько Александр Витальевич, вице-президент; Илларионов Алексей Викторович, вице-президент* (Интерфакс 06.06.14)

Ставка на качество и прибыль. "Дальневосточная магистраль". 9 июня 2014

В вагонном ремонтном депо Тында наращивают объемы работ

Подразделение ОАО "Вагонная ремонтная компания-2" в столице БАМа успешно занимается деповским ремонтом грузовых вагонов, колесных пар и литых деталей тележек. Предприятие постепенно выходит на полную мощность и становится конкурентоспособным.

В феврале в вагонном ремонтном депо Тында начали выполнять деповский ремонт грузовых вагонов. На момент открытия предприятия производительность была низкой. За первый месяц отремонтировали всего 7 вагонов. В марте при плане 40 вагонов сделали 65, в апреле показатели тоже увеличили, а в мае собственникам подвижного состава сдали уже 90 вагонов.

— Предприятие стало оживать, люди поверили, что у депо есть перспектива. Сейчас темпы наращиваем. Надеюсь, к концу второго квартала выйдем на показатели, которые запланировала для нас компания, — 120 вагонов, — говорит начальник вагонного ремонтного депо Тында Эдуард Кочелоров.

В июне в депо откроют собственную кузницу для изготовления запчастей. Рассматривается вопрос по расширению клейма: сегодня предприятие выполняет деповский ремонт только полувагонов и платформ, скоро здесь планируют ремонтировать хоппер-дозаторы и путевую технику.

— На сегодняшний день в стадии заключения договор с Дальневосточной дирекцией по эксплуатации и ремонту путевых машин — будем выполнять ремонт экипажной части самоходной подвижной техники, — рассказывает Эдуард Кочелоров.

Также в депо увеличиваются показатели по текущему, среднему и заводскому ремонту колесных пар. В этом году тындынцы занялись текущим и отцепочным ремонтом вагонов. Здесь объемы работ выросли с 4 до 30 вагонов в месяц. (Гудок 09.06.14)

**Баланс между ценой и качеством. "ИА РЖД-Партнер.ру". 10 июня 2014**

Оптимизация затрат на ремонт и текущее обслуживание вагонов оказалась большой темой как для вагоноремонтных компаний, так и для операторских. Первые не хотят работать себе в убыток, а вторые должны экономить, тем самым вынуждая ремонтные предприятия принимать заведомо невыгодные для них условия. Поэтому вопрос стоимости ремонта стал одним из наиболее обсуждаемых на I Ежегодной конференции "Рынок комплектующих и ремонт подвижного состава".

Для некоторых вагоноремонтных предприятий серьезным препятствием в развитии стал рост конкуренции на рынке. Генеральный директор ОАО "Трансвагонмаш" Александр Осинцев считает, что в условиях, когда конкуренция осуществляется и между вагоноремонтными компаниями РЖД, и между частными предприятиями, собственники вагонов имеют возможность диктовать свои условия и по срокам ремонта, и по цене. "Сейчас вагоноремонтные предприятия должны выстраивать новые схемы для выживания, привлекая заказчика при помощи разных стимулов размещения заказа. И в этой борьбе залогом успеха становится вопрос цены, а не качества", – говорит он.

Но ведь сдерживание цен, в частности, на депо-ремонт не может продолжаться вечно. "Если провести анализ роста цен на ремонт в 2009–2013 гг., то он является незначительным и составляет всего 8%, в то время как цены на запасные части выросли более чем на 20%, – отметил А. Осинцев. – Кроме того, обязательная индексация заработной платы работников увеличила ее средний размер с 2009 года примерно на 25%. Таким образом, возникает вопрос: как можно удержать цену на депо-ремонт при росте основных статей расходов при его осуществлении на 20–25%?"

С одной стороны, понять вагоноремонтные компании можно: зачастую требования заказчика по стоимости ремонта вынуждают предприятия работать себе в убыток. Но не будем забывать и об операторах, которые сейчас также переживают не самые лучшие времена. По словам начальника управления продвижения продукции дивизиона железнодорожной техники НПК "Уралвагонзавод" Михаила Бойко, необходимо войти в положение операторов. "Если посмотреть, как за последнее время упали ставки на аренду вагонов, мы видим, что операторы также находятся в сложной ситуации и вынуждены снижать свои внутренние издержки", – прокомментировал он.

С ним согласен и заместитель председателя НП ОЖДПС Денис Семенкин, отмечая, что у большинства членов партнерства, а это в основном малые и средние операторы, расходы на ремонт и техническое обслуживание вагонов занимают первое место в статье затрат, превышая расходы на порожний пробег. В результате вопросы уменьшения затрат на все виды ремонта являются крайне важными.

Оптимизировать свои затраты сейчас стараются и все вагоноремонтные предприятия. А если принять во внимание, что ремонт вагонов относится к трудоемкому и металлоемкому производству, способов оптимизации, по словам А. Осинцева, существует всего два: оплата труда и затраты на материал.

Если говорить об отечественных вагоноремонтных депо, входящих в холдинг "РЖД", то резерв для экономии у них есть, считает Д. Семенкин. "Рассмотрев структуру затрат на плановые виды ремонта, мы выяснили, что на материалы приходится 50–60% расходов, 25% – это расходы на трудовые резервы, 15% – на рентабельность. Поскольку за последние годы ВРК уже сократили и численность работников, и зарплату персоналу, то очевидно, что дальнейшее снижение затрат на ремонт вагонов с помощью корректировки банка труда уже недопустимо", – отметил он. Выходит, остается экономить на материалах. "Мы сравнили цены на различные детали крупного, среднего и мелкого вагонного литья с ценами, по которым осуществляется реализация материалов в ВРК. И пришли к выводу, что они завышены в диапазоне от 10 до 200%. Снижения затрат на плановый ремонт можно достигнуть, если ВРК поменяет политику закупки и реализации материалов так, чтобы разница в цене не превышала 20%", – считает Д. Семенкин.

Если говорить о ТОРе, то здесь также можно и даже нужно применить меры по оптимизации затрат. "Если посмотреть на динамику проведения текущих ремонтов за 6 лет, то мы увидим, что в 2008 г. было отремонтировано 645 тыс. 673 вагона, в 2009 г. – 615 тыс. 782 ед., в 2010 г. – 613 тыс. 938 ед. В 2011 г. мы наблюдали резкий скачок, и число вагонов составило уже 1 млн 048 тыс. 113 ед., в 2012 г. – 1 млн 056 тыс. 914 ед., и за 2013 г. было отремонтировано 1 млн 117 тыс. 540 вагонов", – отметил он.

Основная причина увеличения количества ремонтов, по мнению, Д. Семенкина, заключается в изменении структуры собственников вагонного парка. "В 2011 году произошло сокращение парка вагонов ОАО "РЖД", которое имело естественные стимулы для повышения расходов на содержание собственного имущества, сейчас же экономическая выгода напрямую зависит от числа отремонтированных вагонов. Это означает, что рост объемов ТОРа является искусственным", – пояснил он.

Среди мер, позволяющих сократить затраты на ремонт, Д. Семенкин назвал снижение рентабельности ТОРа с 35 до 15%, внедрение механизма регулирования деятельности эксплуатационных депо (возможно, с применением технического аудита) или заключение прямого договора на ТОР с одной из вагоноремонтных компаний.

Возможность снижения затрат кроется и в тарифной системе. В вагонную составляющую тарифа, в частности, включаются затраты на текущий ремонт порожних вагонов общего парка при подготовке их под погрузку. Эта норма была включена в Прейскурант № 10-01 в 2003 году, когда вагоны инвентарного парка занимали долю в 80%. Сегодня такие вагоны не предоставляются под коммерческую перевозку в связи с их малым количеством. Однако



инфраструктурная составляющая тарифа меньше не стала в части работ по ТР-1 общего парка. Поэтому необходимо либо снижать тариф, либо применять другое решение – сохранять тот же уровень тарифа, но включать в него расходы на подготовку к перевозке вагонов, не принадлежащих перевозчику.

Вопрос оптимизации затрат, безусловно, важен, но не будем забывать и о качестве ремонта. Старший вице-президент, главный инженер "СГ-Транс" Сергей Калетин считает, что обеспечение качественного ремонта – одна из основных задач. И она стоит не только перед вагоноремонтными предприятиями. Здесь подразумевается и качество запасных частей, и соответствующее выполнение работ, и надлежащая эксплуатация. Сейчас же получается, что на первый план выходит цена ремонта, а не его качество. Во избежание подобного перекоса необходимо осуществление так называемого технического аудита. "Конкуренция сегодня продиктована действительно вопросами цены. Но необходимо понимать, что произвести качественный ремонт вагона за низкую цену просто невозможно. И в этом свете применение технического аудита представляется разумной мерой. В рамках НП "ОПЖТ" мы выходим с предложением к государственным органам – Росжелдору, Минтрансу – в части того, чтобы при производстве, аттестации и выдачи клейм учитывалось проведение независимой экспертизы", – сообщил С. Калетин.

Правда, член правления УК "РэйлТрансХолдинг" Ирина Чиганашкина пояснила, что если говорить о техническом аудите, то функции по присвоению условного номера предприятию, а также его подтверждению Росжелдор уже передал Регистру сертификации, эта услуга стала платной. Проведение плановых проверок будет осуществляться один раз в три года. Внеплановые проверки также предусмотрены.

Вопросы ремонта, а особенно его качества продолжают быть актуальными. И если заниматься их решением на постоянной основе, тогда идеальный баланс цены и качества предоставляемой услуги будет найден. ([ИА РЖД-Партнер](#).ru 10.06.14)

Пермские силовики выяснили причину крушения вагонов в Поздино. "ikirov.ru". 11 июня 2014

Замдиректора вагонного депо обвиняют сразу в 14 эпизодах коммерческого подкупа

Пермские силовики нашли причину железнодорожной катастрофы в Поздино. Сыщики выявили преступную схему использования некачественных комплектующих для ремонта железнодорожных вагонов, что привело к крушению поезда в Нововятском районе. Напомним, что авария случилась еще зимой, 5 февраля, около станции Поздино. Тогда с рельсов сошли 32 цистерны товарного поезда с газовым конденсатом. К счастью, обошлось без жертв, но ущерб от случившегося составил порядка 30 миллионов рублей. Позже, комиссия ГЖД, проведя проверку, заявила, что причиной катастрофы стала заводская неисправность.

По словам замначальника ГЖД по Кировскому региону Александра Небольсина, при производстве у колесной пары одного из вагонов нарушилась геометрия - диск колеса был смещен на 50 миллиметров.

Неисправный вагон находился в эксплуатации с 2010 года. При этом, тогда каких-либо нарушений эксплуатации ж/д инфраструктуры или правил ведения поезда поездной бригадой не было найдено. Однако, позже при более тщательной проверке пермские сыщики обнаружили целую преступную схему, при осуществлении которой произошло данное ЧП.

Следователи Уральского СУ СКР выяснили, что на вагонах, перевозивших в том числе и опасные грузы использовались непригодные колесные пары. В настоящий момент, как сообщает Ура.ру, в деле уже есть подозреваемый. Пока уголовное дело по статье "Коммерческий подкуп" возбуждено лишь в отношении заместителя директора ООО "Вагонное депо Балахонцы". Мужчина обвиняется в 14 эпизодах. Однако, вполне возможно, что в ближайшее время в нем появятся и новые фигуранты.

Березницкое депо специализируется на обслуживании вагонов, используемых ОАО "Уралкалий". В 2011-2013 годах "Вагонное депо Балахонцы" привлекло для этих работ ООО "Машиностроительное предприятие "Бурлак", с которым у них был заключен договор о ремонте колесных пар грузовых железнодорожных вагонов. Схема была простой: кто-то решил сэкономить и установить старые пары, уже бывшие в употреблении. В свою очередь, именно в должность заместителя директора депо входили задачи по контролю качества ремонта подвижного состава. По версии следствия, руководство предприятия-субподрядчика договорилось с подозреваемым о том, что за денежное вознаграждение он будет закрывать глаза на установку хлама и произведет приемку работ. Силовики считают, что за такие услуги подозреваемый получал значительные суммы - только за один эпизод от 120 тысяч рублей. А их в деле насчитывается 14!

"Каждая колесная пара имеет свой уникальный номер, по которому можно установить дату ее изготовления и получить информацию об использовании, - говорит один из силовиков,- По предварительным данным, сотрудники "Бурлака" перебивали эти номера на другие, что при отсутствии надлежащего контроля позволяло допустить эти изделия до эксплуатации под видом новых, либо под видом пригодных к дальнейшему использованию".

К слову, правоохранители считают, что благодаря такой схеме десятки вагонов с плохими колесами выходили на линию. Это, кстати, может быть причиной не только катастрофы в Поздино, но и в других городах России. В настоящий момент по делу ведется следствие. Подозреваемому может грозить до 6 лет тюрьмы. (11.06.14)



Отраслевые мероприятия

Отраслевые мероприятия

В Казани состоялась Международная конференция НП "ОПЖТ" и Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB) и Правительства Республики Татарстан.

5-6 июня в Республике Татарстан состоялась Международная конференция Некоммерческого Партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники" (ОПЖТ), Союза железнодорожной промышленности Германии (VDB), Правительства Республики Татарстан "О перспективах российско-германского сотрудничества в области железнодорожного машиностроения".

Мероприятие прошло под председательством Президента НП "ОПЖТ", старшего вице-президента ОАО "РЖД" Валентина Гапановича и президента VDB доктора Мартина Ланге. Делегацию Правительства Республики Татарстан возглавил заместитель Премьер-министра – министр промышленности и торговли Равиль Зарипов.

В мероприятии приняли участие более 160 представителей из 76 российских и европейских компаний и предприятий транспортного машиностроения, входящих в состав НП "ОПЖТ" и VDB, а также представители органов власти Республики Татарстан и ОАО "РЖД".

В ходе конференции состоялось пленарное заседание, посвященное обсуждению перспектив российско-германского сотрудничества в области железнодорожного машиностроения.

Собравшиеся обменялись мнениями по вопросам создания инновационной продукции для нужд железнодорожного транспорта. Участники конференции отметили, что предприятия железнодорожного машиностроения НП "ОПЖТ", VDB и Республики Татарстан обладают высоким потенциалом для развития, они могут создавать инновационную продукцию высокого качества. Между тем, по мнению участников, объединение потенциалов сторон будет способствовать более эффективному развитию железнодорожного машиностроения и повышению его конкурентоспособности на европейском и российском рынках.

В ходе участники определили четыре приоритетные области взаимодействия, по каждой из которых будет реализован ряд конкретных мероприятий.

В первую очередь, участники намерены заняться реализацией совместных проектов в области взаимовыгодного сотрудничества и созданием в Республике Татарстан инновационного кластера железнодорожного машиностроения.

Для этого участники намерены обменяться мнениями, информацией о возможностях создания такого кластера в Татарстане. Также в целях подведения итогов и планирования дальнейших шагов будут проводиться консультации сторон, заинтересованных в работе Международной выставки InnoTrans 2014.

Кроме того, участники конференции считают необходимым поддержать финансирование железнодорожных пассажирских перевозок в местном сообществе за счет региональных бюджетов, поскольку это отвечает интересам жителей региона.

Второй областью сотрудничества станет гармонизация нормативно-технического законодательства и создание необходимых условий для взаимовыгодного сотрудничества. В рамках этого участники намерены осуществлять практические шаги по гармонизации технических регламентов и стандартов в области железнодорожного транспорта.

НП "ОПЖТ" и VDB договорились подготовить соглашение, которое обеспечит гармонизацию необходимых технических стандартов с обеих сторон. Для этого стороны намерены включить своих наблюдателей в рамках комиссий по выработке железнодорожных технических стандартов (Росстандарт, ТК 45, CEN TC256).

НП "ОПЖТ" и VDB будут предоставлять друг другу необходимую информацию по стандартизации, в том числе относительно текущей системы стандартов российских и германских железных дорог с объяснением их статуса. Список норм и стандартов будет определен по взаимной договоренности.

НП "ОПЖТ" и VDB едины во мнении, что двухстороннее признание железнодорожно-технических разрешений и сертификатов станет конкретным шагом для дальнейшего продвижения к гармонизации стандартов. Список норм и стандартов в технической сфере будет выработан и согласован обеими сторонами.

Результаты, достигнутые в области железнодорожного регулирования на пространстве Европейского и Таможенного союзов, будут представлены на встрече, которая пройдет в рамках Международной выставки InnoTrans в Берлине сентября 2014 года.

Третьим направлением сотрудничества станет продвижение международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS в России и на пространстве СНГ.

По мнению участников конференции, международный стандарт железнодорожной промышленности IRIS - надежный инструмент повышения качества железнодорожной продукции, требования которого необходимо внедрять на предприятиях. НП "ОПЖТ" и VDB будут способствовать обмену опытом работы промышленных



предприятий по внедрению требований IRIS и проведению совместных семинаров с посещением лучших предприятий отрасли.

Участники согласились, что необходимо как контролировать развитие процесса сертификации, так и совместно работать над развитием стандарта в рамках Консультативного совета IRIS. Кроме того, чтобы подготовить предприятия к сертификации на выполнение требований стандарта IRIS, НП "ОПЖТ" и VDB будут совместно работать над подготовкой специалистов и тренеров в железнодорожном секторе.

Четвертым направлением взаимодействия станет внедрение инновационных разработок на промышленных предприятиях железнодорожного машиностроения. Стороны намерены обмениваться опытом реализации инновационных программ.

Все достигнутые в ходе конференции договоренности были закреплены в резолюции, принятой по итогам конференции. Резолюцию подписали президент НП "ОПЖТ" Валентин Гапанович, президент VDB д-р Мартин Ланге и заместитель Премьер-министра Республики Татарстан – министр промышленности и торговли Республики Татарстан Равиль Зарипов.

Участники конференции выразили уверенность, что реализация резолюции конференции придаст новый импульс развитию взаимовыгодного сотрудничества сторон и послужит надежной основой развития железнодорожного машиностроения в России.

Кроме того, в рамках конференции были проведены круглые столы, посвященные внедрению системы бережливого производства и стандарта IRIS. В рамках круглого стола состоялось вручение сертификатов IRIS. Обладателями сертификатов IRIS стали ОАО "Тверской вагоностроительный завод", ООО "ТПФ "Раут", ОАО "Центросвармаш", ООО "НПО САУТ" и ОАО "Электромеханика".

В рамках конференции также состоялась выставка промышленных предприятий Республики Татарстан и биржа кооперации. На бирже были представлены ведущие российские и немецкие предприятия. Среди них, в частности, Alstom Transport Deutschland AG, Siemens AG, Thales Transportation System GmbH, Vossloh AG, Bombardier transportation GmbH, SMA Railway Technology и другие.

В рамках конференции участники также посетили предприятия ОАО "Казанькомпрессормаш" и группу компаний "ИНВЭНТ", а также ознакомились с работой передвижного выставочно-лекционного комплекса (ПВЛК).

Практика проведения совместных международных конференций будет продолжена.

Некоммерческое партнерство "Объединение производителей железнодорожной техники" образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении. (INFOLine, ИА (по материалам компании) 06.06.14)



Железнодорожное машиностроение других стран

Локомотивостроение других стран

Технологии интермодальности. "Коммерсантъ". 9 июня 2014

Как добиться успеха в транспортном машиностроении

Вице-президент компании Talgo Марио Ориол — о революционном характере, являющемся ключом к успеху в транспортном машиностроении.

Существует ряд интересных и в то же время непростых в реализации перспектив развития систем интермодального транспорта в регионе METR (Ближний Восток, ЕС, Турция и Россия). Дело в том, что интермодальность позволяет обеспечить эффективное взаимодействие между странами, быстроту и удобство передвижения населения.

Транспортная промышленность призвана работать над поиском и предоставлением решений по проблемам, возникающим в связи с интермодальностью, под которой мы понимаем использование различных видов транспорта в одной поездке. Понятия мобильности и интермодальности тесно взаимосвязаны, причем железнодорожный транспорт способен предложить в этом направлении ряд эффективных решений.

Говоря об интермодальности и сближении стран ЕС со странами региона METR, можно привести конкретный пример из опыта Talgo. Речь идет об автоматической системе смены ширины колеи. Данная технология позволяет эффективно и быстро решить проблему пограничных участков железнодорожных веток с разной шириной колеи. В странах ЕС и METR эксплуатируются железнодорожные линии неодинаковой ширины: 1435 мм в странах ЕС, Ближнего Востока и Турции и 1520 мм в Российской Федерации.

Система Talgo была разработана в 1969 году для упрощения движения пассажирского транспорта по железным дорогам с разной шириной колеи. В настоящее время в эксплуатации на территории Испании находятся порядка 100 поездов, оборудованных раздвижными колесными парами Talgo. На протяжении последних сорока лет и до недавнего времени эти поезда осуществляли поездки между Испанией, Францией, Швейцарией и Италией, выполняя ежедневные операции по перестановке поездов на колею другой ширины на границе между Испанией и Францией, а также в местах соединения железнодорожных веток иберийской ширины (1668 мм) со скоростными линиями Испании (1435 мм). Более 40 лет опыта и миллионы успешных операций по переходу составов на другую ширину колеи доказывают действенность и уникальность единственной в своем роде системы, находящейся в настоящее время в широком коммерческом использовании.

В 1995 году компания Talgo разработала специальную систему раздвижных колесных пар для осей грузовых вагонов, учитывая большой потенциал сотрудничества стран Евросоюза, Восточной Европы и СНГ.

В 90-е годы XX века был проведен ряд успешных испытаний между Финляндией и Швецией, а также на территории Российской Федерации для проверки эффективности и пригодности раздвижных колесных пар в экстремальных климатических условиях. За счет автоматической смены ширины колеи стало возможным прежде всего сократить продолжительность логистического цикла и, соответственно, затраты на транспортировку. Кроме того, за счет этого технологического решения стало возможным использовать один и тот же подвижной состав с места отправления до пункта назначения без необходимости замены ходовых частей на пограничных станциях. Главным результатом стало увеличение объема грузовых перевозок между Восточной и Западной Европой, а также между Средиземным и Балтийским морем.

Следует упомянуть, что железнодорожные линии с иберийской шириной колеи в 1668 мм работают от контактной сети в 3000 В постоянного тока, в то время как скоростные ветки стандартной ширины 1435 мм электрифицированы на 25 кВ переменного тока. Можно с уверенностью утверждать, что Испания — единственная страна с двумя типами железнодорожного полотна с точки зрения ширины колеи, напряжения контактной сети и типа путевого сигнального оборудования. В условиях Испании мы решили актуальную для Европы проблему разных технологических решений.

Последней разработкой Talgo, основанной на скоростном поезде Talgo 250, стал поезд-гибрид Talgo 250, который помимо отличительных особенностей электропоезда Talgo 250 дополнен двумя техническими вагонами, расположенными в обоих концах состава между локомотивными единицами и пассажирскими вагонами. Такое решение позволило устранить последний технический барьер, который оставался на сегодняшний день, а именно наличие неэлектрифицированных участков железнодорожного пути. Поезд-гибрид Talgo 250, способный без остановки курсировать по электрифицированным и неэлектрифицированным путям, а также линиям с разным напряжением контактной сети и неодинаковой шириной колеи, является единственным в своем роде примером максимальной эксплуатационной интероперабельности и функциональной совместимости!



Я считаю, что машиностроительные компании должны придерживаться революционных идей и подходов. Например, моя компания сумела завоевать своего потребителя за счет революционной идеи облегченной конструкции поездов. Именно развитие новых, революционных технологий и предопределило наш успех в условиях крайне жесткой конкуренции.

Для создания надежных, удобных и безопасных поездов поставщики железнодорожного транспорта должны обладать четким видением будущего и вести непрерывную научно-исследовательскую работу, направленную на поиск наилучших решений для железнодорожных операторов, пассажиров и общества в целом.

Сложность данной задачи заключается в предоставлении оптимальных транспортных решений в условиях непрерывного роста городского населения. К 2050 году предположительно половина жителей планеты будет проживать в городах, при этом именно железнодорожный транспорт будет обеспечивать высокоэффективные, быстрые и надежные городские и региональные перевозки пассажиров.

В последующие 20-30 лет железнодорожный транспорт станет быстрее и комфортабельнее, поезда легче и энергоэффективнее, а деятельность операторов транспорта и владельцев инфраструктур станет более эффективной. Расстояния заметно сократятся за счет экономии времени в пути, а перечень сервисных услуг, предоставляемых на борту, значительно расширится по желанию пользователей транспорта, что радикальным образом скажется на качестве путешествия в целом. Сравнение современного железнодорожного транспорта с поездами, которые курсировали 30 лет назад, позволяет оценить, насколько революционным стало введение скоростного поезда. Всего три десятилетия назад поезд составлял конкуренцию автомобилю и автобусу, в то время как сегодня он соперничает с самолетом! Несомненно, в ближайшие 30 лет или даже раньше мы станем свидетелями очередной транспортной революции, аналогичной рождению скоростных перевозок в Европе!

Магнитная левитация и гибридные поезда, созданные с использованием смешанных технологий маглев/рельс, более экологичные источники энергии, новая концепция железнодорожных станций и улучшенные модели управления, несомненно, станут частью следующей железнодорожной революции. Некоторые из этих инноваций на сегодняшний день проходят испытания, другие уже нашли свое применение в разных странах мира. Непрерывный поток передовых технологий поступает на международный рынок, так что через 30 лет мы без сомнения увидим немало новшеств, которые положительно скажутся на развитии интермодального транспорта.

В METR входят страны со значительными культурными и религиозными различиями, и даже при этом в последние годы был достигнут достаточно высокий уровень интеграции в рамках его "подрегионов" — ЕС, Ближнего Востока, Турции и России. Приведем следующий пример: прилетев в Барселону на самолете, можно сесть на пригородный электропоезд, доехать из аэропорта до железнодорожной станции, пересесть на скоростной поезд до Парижа, добраться на метро с одной станции на другую и продолжить поездку поездом до Лондона, то есть пересечь три страны за один день. В настоящее время на Ближнем Востоке ведется строительство железнодорожной линии, которая свяжет страны Совета по сотрудничеству государств Персидского залива. Задачами такого интересного и амбициозного проекта являются улучшение товароснабжения и предоставление пассажирам выбора альтернативного автомобилю транспортного средства.

Улучшение транспортных связей между "подрегионами", на наш взгляд, цель выполнимая, но ее реализация потребует времени и поиска эффективных решений ряда дополнительных комплексных задач.

Для повышения мобильности внутри региона METR важно добиться сокращения времени в пути, логистического цикла и административных барьеров при транспортировке товаров с одновременным улучшением координации работы различных видов городского и регионального транспорта, а также повышением эффективности административных процессов.

Стратегически было бы целесообразно создать международный орган, который бы занимался вопросами интермодальности и повышения мобильности в рамках региона METR, учитывая тесные связи между входящими в него странами.

Мы считаем, что будущая конкуренция между видами транспорта будет во многом проходить на фронте энергоэффективности, с одной стороны, и комфорта, с другой. В частности, мы уделяем большое внимание работе над аэродинамическими характеристиками наших поездов. За счет этого мы, например, добились экономии потребления электроэнергии на 30%. Одновременно за большими задачами никогда не стоит забывать о простых, но очень важных. Мы, например, считаем, что пассажиры с ограниченными возможностями должны жить в максимально комфортном для себя мире. Поэтому мы разработали специальные приложения для мобильных телефонов, которые позволяют инвалидам ориентироваться от входа на вокзал до завершения путешествия на другой станции. Одновременно и вагоны мы сделали доступными и удобными для данной категории пассажиров.

Марио Ориол — вице-президент компании Talgo, отвечающий за развитие бизнеса. Является также одним из руководителей испанской ассоциации производителей машин и оборудования Sercobe.

Talgo — испанская инженеринговая компания, специализирующаяся на проектировании и производстве поездов. Компания хорошо представлена на территории бывшего СССР, в частности в России, Казахстане и Узбекистане. (Коммерсантъ 09.06.14)



Производство грузового подвижного состава других стран

Подвижной состав "Укрзализныци" изношен на 89,2%.

Мининфраструктуры Украины оценило уровень амортизации основных фондов железнодорожной отрасли. По оценке ведомства, наиболее изношенной частью основных фондов "Укрзализныци" является подвижной состав – здесь амортизация достигла 89,2%. Для сравнения: в 2011 г. амортизация этого ресурса составляла 59,5%. В целом основные фонды "Укрзализныци" амортизированы на 77,6% (против 74,3% в 2011 г.). За период 2011-2013 г. перевозчику удалось закупить 1387 ед. подвижного состава; сумма затрат составила 939 млн гривен (около \$117 млн). Источником финансирования стали исключительно собственные средства "Укрзализныци". В т.ч., в 2013 г. потрачено около \$63 млн; приобретены 723 ед. подвижного состава. По оценке "Укрзализныци", объем вложений в закупки подвижного состава далеко не соответствует требуемому – он должен составлять порядка \$2 млрд ежегодно на протяжении 10-летнего периода. ([ИА РЖД-Партнер.ru](http://ia.rzd-partner.ru) 09.06.14)

КВСЗ в январе-мае уменьшил выпуск грузовых вагонов на 79% - до 626 шт.

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (КВСЗ) в январе-мае 2014 г. по сравнению с соответствующим периодом 2013 г. уменьшил выпуск грузовых вагонов на 79% - до 626 шт. Об этом сказано в сообщении предприятия, переданном в мэрию Кременчуга, передает корреспондент РБК-Украина. Согласно сообщению, в январе-мае 2014 г. завод не произвел ни одного пассажирского вагона. ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (Кременчуг, Полтавская обл.) выпускает грузовые (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны) и пассажирские вагоны, вагоны метро, запасные части и тележки для грузовых вагонов, колесные пары, запчасти для вагонов метро и эскалаторов, контейнеры, дорожную технику. КВСЗ по итогам 2013 г. по сравнению с 2012 г. уменьшил выпуск грузовых вагонов на 48,3% или на 5 тыс. 689 шт. - до 5 тыс. 316 шт. За отчетный период предприятие увеличило выпуск пассажирских вагонов на 7,2% - до 74 штук, против 69, выпущенных в 2012 г. (РосБизнесКонсалтинг-Украина 10.06.14)



Производство пассажирского подвижного состава других стран

VR (Финляндия) запускает тендер на двухэтажные вагоны.

Финский железнодорожный оператор VR опубликовал приглашение на участие в тендере на новый двухэтажный подвижной состав.

VR рассчитывает запустить 46 новых пассажирских вагонов, а позже еще дополнительно 185, которые заменят старые вагоны, в том числе спальные вагоны, которые осуществляют перевозки между Хельсинки и Колари.

Оператор инвестирует 2 млрд евро в новый подвижной состав. VR сообщил, что вагоны будут закуплены без государственного финансирования. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 09.06.14)

Крюковский вагоностроительный завод поставит "Укрзализныце" поезда двойного питания.

Мининфраструктуры Украины завершает переговоры с руководством Крюковского вагоностроительного завода о приобретении пассажирского подвижного состава нового типа.

Предметом готовящегося соглашения являются скоростные двухсистемные межрегиональные поезда – номенклатура принципиально новая для украинских вагоностроителей, освоенная ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" в инициативном порядке.

"В ближайшее время мы завершим работы по подписанию соглашения о приобретении двух магистральных электропоездов производства Крюковского вагоностроительного завода. Этот подвижной состав был произведен и простаивал на предприятии два года, хотя является остро необходимым для железных дорог Украины. Такие составы нам нужны, и мы будем их закупать", - сообщил, комментируя сделку, глава Мининфраструктуры Максим Бурбак.

Напомним, первые образцы новой продукции, два состава, изготовлены предприятием за собственные средства. Поезда двойного питания являются актуальной номенклатурой для "Укрзализныци", чья сеть разделена по типу электропитания (постоянным и переменным током). Обеспечиваемая составами скорость - до 200 км/ч; материал кузовов – нержавеющая сталь. Вагоны снабжены жесткими сцепными устройствами; предусмотрены герметичные междывагонные переходы. Срок службы составов – 50 лет.

В разработку и выпуск данного новостроя производитель вложил около \$80 млн. Как сообщил министр инфраструктуры, на приобретение двух поездов будет потрачено 400 млн гривен (около \$34 млн); источник средств – госбюджет.

Владимир Каткевич



Для справки: Название компании: *Крюковский вагоностроительный завод, ПАО (КВСЗ)* Адрес: 39621, Украина, Полтавская область, Кременчуг, ул. И. Приходько, 139 Вид деятельности: Железнодорожное машиностроение
Телефоны: +38(0536)769505 +38(0536)769409 Факсы: +38(0536)743620 E-Mail: kvsz@kvsz.com Web: <http://www.kvsz.com> Руководитель: Приходько Владимир Иванович, Президент ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 09.06.14)

Стоимость строительства на Троещину трамвайной линии с вместимостью метро составит 2,6 млрд грн, - КГГА.

Стоимость строительства на Троещину трамвайной линии с вместимостью метро составит 2,6 млрд грн. Об этом на брифинге "Отчет по итогам 90 дней работы" заявил глава Киевской городской государственной администрации Владимир Бондаренко, передает корреспондент РБК-Украина.

"Метро на Троещину пока построить невозможно. Его стоимость около 20 гривен миллиардов при нынешнем бюджете города около 12 миллиардов. Но будет запущена линия трамвая до ближайшего метро. Вместимость трамвая из 7 вагонов будет не меньше чем метро. Сами трамваи будут строиться на львовском заводе. Стоимость проекта составляет 2,6 миллиарда гривен", - рассказал Бондаренко.

Он отметил, что данная сумма приемлема для городского бюджета.

По словам Бондаренко, трамвайную линию планируется запустить в весенний период 2015 г.

Напомним, ранее в КГГА заявляли, что на Троещину к 2017 г. следует вместо метро построить скоростной трамвай, который затем можно будет переоборудовать в метро. (РосБизнесКонсалтинг-Украина 10.06.14)



Производство компонентов для железнодорожного транспорта других стран

Датчики Omnicomm установлены на самый большой кран в Европе.

Хорватский оператор транспортной телематики и поставщик IT-решений Mobilisis интегрировал топливные датчики Omnicomm в систему мониторинга, установленную на крупнейший в Европе мобильный кран с телескопической стрелой Liebherr LTM 11200-9.1.

Баки 108-тонного крана вмещают до 900 литров топлива, потребляемого двумя дизелями мощностью 270 и 500 кВт. Сам кран используется для монтажа крупногабаритных высотных конструкций, в первую очередь, ветрогенераторов.

По словам представителей Mobilisis, оборудование Omnicomm было выбрано после длительного тестирования, в первую очередь, в силу его высокой надежности. При этом хорватский интегратор отказался от ранее используемого оборудования европейских поставщиков. Кроме того, свою роль сыграла универсальность датчиков Omnicomm, позволяющая устанавливать их на любой тип техники - от грузовиков до тепловозов и топливозаправщиков.

"Мы постоянно работаем над улучшением своих продуктов и услуг, - говорит главный операционный директор Mobilisis Горан Книзай (Goran Kanizaj). - Оборудование Omnicomm надежно, точно и подходит для всех типов транспортных средств. Партнерство с Omnicomm позволяет предоставить нашим клиентам возможность контроля расхода топлива и, тем самым, повысить ценность наших телематических решений".

Omnicomm ("Омникомм") и Mobilisis сотрудничают уже более 4 лет. За это время компанией на различные виды транспорта и строительной техники было установлено более 2000 датчиков топлива Omnicomm.

Комментируя итоги проекта, заместитель генерального директора компании Omnicomm Станислав Емельянов отметил, что высокая надежность оборудования, которую компания считает важнейшим приоритетом, в очередной раз оказывается ключевым фактором при принятии решения клиентом. "Тем более приятно, что оборудование Omnicomm, выпускаемое в России, оказалось лучше европейских аналогов", - добавил он. ([Ресурс Машиностроения](#) 09.06.14)



Деятельность вагоноремонтных депо других стран

Вагоны метро в Киеве будут ремонтировать японцы.

От идеи проведения скоростного трамвая на Троещину отказываться не планируют. Вагоны столичного метрополитена будут ремонтировать с использованием японских запчастей. Об этом заявил глава КГГА Владимир Бондаренко.

"Около 90 вагонов будут реконструированы на Крюковском заводе. Мы также начали работы по реанимации линии метрополитена на Троещину", - говорит Бондаренко. Он также добавляет, что от идеи проведения скоростного трамвая на Троещину отказываться не планируют. Его хотят привести из Львова.

Помимо этого, власти Киева в ближайшее время планируют провести масштабную реконструкцию Бортнической станции аэрации. Уже даже есть договоренность о кредите с японскими партнерами.

"Кредит – 1 млрд долларов. На 40 лет под 0,1%. Он даст возможность полностью перестроить объект и убрать муловые накопления. А это экологическая безопасность Киева", - подчеркнул Бондаренко.

(kiev.segodnya.ua) (10.06.14)

Кабинет приступает к корпоратизации "Укрзалізниці". "capital.ua". 11 июня 2014

В правительстве вернулись к идее провести реформу железных дорог, создав публичное акционерное общество на базе "Укрзалізниці". ПАО назовут "Украинская железная дорога" ("Українська залізниця"), следует из проекта постановления Кабинета министров, копией которого располагает "Капитал". Документ уже рассмотрели на заседании правительственного комитета регионального развития. В состав акционерного общества войдут 48 предприятий, среди которых непосредственно шесть железных дорог, ряд вагоноремонтных заводов, проектно-конструкторских бюро и больниц для железнодорожников.

В списке также значатся "Украинская железнодорожная скоростная компания" и "Украинский транспортно-логистический центр".

Долгожданная реформа

Создание вертикально интегрированной структуры, в которую должна преобразиться "Укрзаліниця", позволит железным дорогам эффективнее работать в условиях "острой международной технологической конкуренции", а также повысит конкурентоспособность украинских железных дорог на рынке транспортных услуг, говорится в пояснительной записке к постановлению.

К тому же авторы проекта из Министерства инфраструктуры рассчитывают на создание конкурентного рынка пригородных пассажирских перевозок, что должно привести к повышению инвестиционной привлекательности отрасли.

Принятия постановления отрасль ждет с 2012 г., когда Верховная Рада утвердила рамочный закон, регламентирующий создание ПАО на базе "Укрзалізниці". Но в документе нет алгоритма слияния отраслевых компаний в единого монополиста. Согласно же проекту постановления, после его принятия будет создана специальная комиссия по формированию ПАО. Возглавит ее первый заместитель министра инфраструктуры. Несколько дней назад на эту позицию был назначен экс-руководитель "Укравтодора" Александр Малин. В комиссии ему компанию составят замминистра экономического развития и торговли, представители Фонда государственного имущества и железнодорожных профсоюзов, а также глава "Укрзалізниці" и его первый зам. В течение четырех месяцев комиссия проведет оценку имущества, которое будет внесено в уставный капитал предприятия. Речь идет об активах 48 структур, 100% акций семи госкомпаний (преимущественно ремонтные заводы), а также акциях шести предприятий, частично находящихся в государственной собственности. К примеру, в ПАО предложено отдать 47,67% акций лизинговой компании "Укртранслизинг" и 25,1% акций международной транспортной компании "Укрзовніштранс". Впрочем, из выводов правительственного департамента профессиональной экспертизы следует, что вносить акции этих 13 предприятий в уставный капитал ПАО нет смысла, так как они не работают на рынке железнодорожных перевозок.

Финансовый фактор

По словам координатора реформирования транспортной отрасли Координационного центра реализации экономических реформ Александра Кавы, большая работа предстоит еще перед созданием публичного акционерного общества, так как первый этап реформы железных дорог предполагает разделение хозяйственной и регуляторной функций в сфере ж/д. "Если сейчас Государственная администрация железнодорожного транспорта — это, по сути, смесь госоргана и хозяйствующего субъекта, то первый этап реформирования предполагает разделение этих функций. Имеется в виду, что все хозяйственные функции отойдут ПАО, 100% которого будут принадлежать государству, а вопросы регулирования — к Министерству инфраструктуры, Инспекции безопасности на наземном транспорте и в перспективе Нацкомиссии регулирования транспорта, когда она будет создана", — объясняет эксперт.

По его мнению, первый этап реформы позволит активизировать сотрудничество с международными финансовыми организациями и упростит работу железных дорог на долгом рынке капитала, в том числе по выпуску



еврооблигаций и привлечению синдицированных кредитов. "Европейский банк реконструкции и развития, который активно финансировал проекты "Укрзалізниці", и другие МФО, ставили условием для дальнейшего финансирования разделить хозяйственную и регуляторные функции на железных дорогах", — отметил собеседник. При этом, по словам Кавы, стоит понимать, что речь идет не столько об инвестициях, сколько о расширении возможностей по работе с долговыми инструментами на более выгодных условиях, чем предлагают украинские коммерческие банки.

В правительстве рассчитывают, что создание акционерного общества позволит развивать конкуренцию на рынке ж/д перевозок с доступом к работе коммерческих операторов. Здесь важно не повторить ошибок аналогичной реформы в России, когда на базе управлявшего железными дорогами министерства путей сообщения было создано ОАО "Российские железные дороги". Создание института операторов позволило привлечь в отрасль многомиллиардные инвестиции и за несколько лет обновить парк грузовых вагонов. Теперь менее 25% вагонов принадлежит РЖД, тогда как остальной парк находится в собственности частных компаний. Побочным эффектом таких реформ стал бесконтрольный рост числа вагонов, снижение скорости перевозок и простой. Еще одним риском создания ПАО может стать "размывание" непрофильных активов железнодорожного монополиста, считают аналитики департамента профессиональной экспертизы Кабмина. Это может произойти в результате упрощения процедуры продажи имущества, которое будет принадлежать акционерному обществу. (11.06.14)