

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine 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 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 СМИ 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

«Тематические новости»

Железнодорожное машиностроение РФ

Демонстрационная версия

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое



Содержание выпуска

Общие новости отрасли	4
<i>Председатель Тверского регионального отделения СОЖТ предложил рассмотреть вопрос о создании Центра инновационного развития транспортного машиностроения</i>	<i>7</i>
<i>Открытое письмо операторов железнодорожного подвижного состава первому заместителю председателя правительства РФ А. Г. Силуанову, заместителям председателя правительства РФ М.А. Акимову, Д. Н. Козаку</i>	<i>8</i>
<i>Вагоны готовы бежать из России. "Коммерсантъ". 23 октября 2019</i>	<i>9</i>
Государственное регулирование	11
<i>Автотранспорту определяют пенсионный возраст. "Коммерсантъ". 14 августа 2019</i>	<i>11</i>
Международное сотрудничество	13
<i>Российские компании поставили на Кубу 841 грузовой вагон и 53 локомотива.</i>	<i>13</i>
<i>Развитие отраслевой науки обсудили в Мюнхене руководители АО "ВНИИЖТ" и компании DB Systemtechnik.</i>	<i>13</i>
<i>ОАО "РЖД", РФИ и "Саудовская железнодорожная компания" договорились о сотрудничестве.</i>	<i>14</i>
Локомотивостроение РФ	15
<i>На Северо-Кавказскую железную дорогу с начала 2019 года поступило 9 новых локомотивов.</i>	<i>15</i>
<i>ООО "Газпром нефтехим Салават" планирует закупить тепловозы, работающие на СПГ.</i>	<i>15</i>
<i>ТМХ построил для Стойленского ГОКа 4 тяговых агрегата НП1.</i>	<i>15</i>
<i>ТМХ отправил четвертый грузовой тепловоз на Тугунуйский разрез.</i>	<i>16</i>
<i>Парк эксплуатационного локомотивного депо Белово пополнился 18 новыми маневровыми тепловозами ТЭМ18ДМ.</i>	<i>16</i>
<i>Улучшенный ЗТЭ25К2М завершил сертификационные испытания.</i>	<i>17</i>
Производство грузового подвижного состава РФ	18
<i>Уралвагонзавод планирует производить по 18 тысяч вагонов ежегодно</i>	<i>18</i>
<i>ГТЛК проводит торги на 48 млрд руб на поставку вагонов-хопперов для зерна.</i>	<i>18</i>
<i>ОВК отгружает фитинговые платформы оператору "ДЕЛЬТАТРАНС".</i>	<i>19</i>
<i>УВЗ не нашёл подрядчика на строительство цеха за 600 миллионов рублей (Севердловская область).</i>	<i>19</i>
<i>Государственная транспортная лизинговая компания и НПК ОВК заключили контракт на поставку 25 тысяч грузовых вагонов.</i>	<i>20</i>
<i>ООО "Архбум" увеличивает свой парк тихвинских вагонов-платформ для леса.</i>	<i>20</i>
<i>Тракторостроители готовятся к визиту Владимира Путина в честь 100-летия Чувашии. "Московский Комсомолец". 10 октября 2019</i>	<i>21</i>
<i>НПФ "Будущее" и основной владелец ГК "Регион" Судариков перестали владеть акциями ОВК. "Коммерсантъ". 12 августа 2019</i>	<i>24</i>
<i>Раскалённый кокс поедет в российских вагонах. "Гудок". 15 октября 2019</i>	<i>24</i>
<i>Группа ИСТ распрощалась с вагонами. "Коммерсантъ". 16 октября 2019</i>	<i>25</i>
<i>ГТЛК разделит Brunswick с партнером. "Коммерсантъ". 17 октября 2019</i>	<i>26</i>
Производство пассажирского подвижного состава РФ	28
<i>ТМХ приступает к производству прототипов пассажирских вагонов для Египетских железных дорог.</i>	<i>28</i>
<i>8 августа на Тверском вагоностроительном заводе (входит в состав Союза машиностроителей России) прошло заседание подкомитета по подвижному составу некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники".</i>	<i>28</i>
<i>Строители передают Петербургскому метрополитену электродепо "Южное".</i>	<i>29</i>
<i>ТМХ представил прототипы пассажирских вагонов министру транспорта Египта.</i>	<i>30</i>
<i>City Star встретили в Казани.</i>	<i>30</i>
<i>Пассажирский купейный штабной вагон модели 61-4529 пойдет в серию.</i>	<i>31</i>
<i>Проект встает на рельсы. "Коммерсантъ-Саратов". 9 августа 2019.</i>	<i>31</i>
<i>"Дачное" вернулось на круги своя. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 12 августа 2019.</i>	<i>32</i>
<i>"Северсталь" реализует проект по брикетированию пыли сталеплавильного производства в рамках комплексной программы по снижению размещения отходов (Вологодская область).</i>	<i>33</i>
<i>К "Чижик" подключат новую сторону. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 13 августа 2019</i>	<i>34</i>
<i>Птичка высокого полета. "Деловой Петербург". 14 октября 2019.</i>	<i>36</i>
<i>Частные рельсы. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 14 октября 2019.</i>	<i>37</i>
Производство специальной железнодорожной техники РФ	39
<i>"Ремпутьмаш" планирует увеличить объем производства в два раза по сравнению с 2018 годом</i>	<i>39</i>
<i>Предприятие Уралвагонзавода изготовило оборудование для космодрома "Восточный".</i>	<i>39</i>
<i>ОАО "РЖД" направило около 761 млн рублей на обновление тяжелой техники для ремонта пути на Забайкальской железной дороге.</i>	<i>40</i>
Производство компонентов для железнодорожного машиностроения РФ	41



РЖД готовится к созданию единого центра снабжения и закупок.....	41
"Росатом" продает убыточный завод в Карелии компании Бокарева.....	41
Резидент TOP создал вагонколесную мастерскую в Амурской области.....	42
За 1 полугодие 2019 года Чебоксарский агрегатный завод увеличил производственные показатели на 200% (Чувашская Республика).....	42
Ж/д совет СНГ согласовал переход с 2021 г грузовых вагонов РФ на кассетные подшипники.....	43
Производственные результаты "Промлит" за 9 месяцев 2019 года.....	44
О принятии к руководству и исполнению итогов семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государстве – участников Содружества.....	45

Производство сырья для железнодорожного машиностроения РФ 46

Челябинские металлурги дополнили ассортимент своей продукции.....	46
На "Бежицкой стали" в Брянской области идет масштабная модернизация.....	46

Деятельность локомотиворемонтных предприятий РФ 48

Уссурийский ЛРЗ улучшил систему менеджмента качества после сертификации по стандарту ISO/TS.....	48
ФРП одобрил займ "Желдорреммаш" на 320 млн рублей для развития локомотиворемонтных мощностей Челябинского ЭРЗ.....	48
Решение "ЛокоТех" признано лучшим в конкурсе 1С "Проект года".....	49

Деятельность вагоноремонтных предприятий РФ 51

Получен сертификат соответствия на серийный выпуск в вагонном ремонтном депо Болотная АО "ВРК-3" колесных пар типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов по ГОСТ 4835-2013 (НОНК).....	51
Полномочия "Вологодского вагоноремонтного завода" переданы АО "ВРК-1".....	51
"Новотранс" окупит инвестиции в вагоноремонтный завод в Ленобласти в течение 5-7 лет.....	51
Имущество "Орского вагонного завода" продали за 580 млн рублей.....	52
Состоялся аукцион по продаже контрольного пакета ОАО "РЖД" в АО "ВРК - 3".....	52
ОМК объявляет о победе в торгах на право заключения договора купли-продажи акций вагоноремонтной компании АО "ВРК-3".....	53

Локомотивостроение других стран 54

Второй этап сотрудничества Украины и США по поставке тепловозов начнется в конце года.....	54
С начала 2019 года Крюковский вагоностроительный завод провел сборку 15 локомотивов "General Electric" (Украина).....	54

Производство грузового подвижного состава других стран 55

Крюковский вагоностроительный завод увеличил чистую прибыль втрое (Украина).....	55
На заводе "Карпаты" выпущен 1000-й зерновоз (Украина).....	55
АЖД закупает 200 крытых вагонов.....	56
Решение не в пользу "дочки". "Гудок". 29 октября 2019.....	56
Почему в Казахстане закупают госпроекты... "Курсивъ". 30 октября 2019.....	56

Производство пассажирского подвижного состава других стран 59

Чешский RegioJet поставит спальные вагоны с трехъярусными купе на маршрут в Кошице.....	59
Siemens будет разрабатывать системы железнодорожной радиосвязи LTE-R в сотрудничестве с компанией Softil.....	59
В Одессе обкатывают самый длинный трамвай Украины.....	60
Спрос увеличивается к ночи. "Гудок". 17 октября 2019.....	60

Деятельность локомотиворемонтных предприятий других стран 62

В КТЖ обсудили качество ремонта локомотивов.....	62
Во Львове выполнили капремонт электровоза ВЛ8м для "Азовстали".....	62
Кравцов выявил "антигероев" на Львовском локомотиворемонтном заводе.....	63

Производство компонентов для железнодорожного машиностроения других стран 64

"Интерпайп" и "БелАЗ" договорились о поставке железнодорожных колес.....	64
Вернет ли Таможенный Союз антидемпинговые пошлины на ж/д колеса компании Пинчука. "biz.nv.ua". 2 октября 2019.....	64
Турецкая Kardemir освоила производство вагонных колес.....	65

Производство сырья для железнодорожного машиностроения других стран..... 66

Демпинг-понг. "vgudok.com". 24 октября 2019.....	66
--	----

Деятельность вагоноремонтных депо других стран 67

Камкор Вагон: запуск работы Вагоноремонтных машин ВРМ.....	67
Донецкая железная дорога отремонтировала более 30 тысяч вагонов.....	67



Введение

Транспортная сеть России вследствие большой территории страны является одной из самых протяженных в мире. Она включает в себя 1,171 млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, 87 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 101 тыс. км водных судоходных путей, 250 тыс. км трубопроводов.

В транспортной сфере РФ действует около 163 тыс. зарегистрированных предприятий, из которых 52 тыс. работают в области сухопутного транспорта, 2 тыс. – водного, около 1 тыс. – воздушного, а также более 100 тыс. организаций занимается вспомогательной и дополнительной транспортной деятельностью. Среднегодовая численность работников транспортных предприятий насчитывает 3,1 млн человек, что составляет 6,1% от всего числа занятых в экономике. Доля транспорта и в логистике в структуре произведенного ВВП, увеличилась за последние 15 лет более чем в 2 раза – до 7%.

В структуре перевозок грузов в России преобладает автомобильный транспорт. В 2018 году автомобильным транспортом перевезено 5,54 млрд тонн грузов, что на 1,8% выше уровня 2017 года, железнодорожным транспортом – 1291,5 млн тонн грузов, что на 2% выше уровня 2017 года. Увеличение объема перевозок железнодорожным транспортом в 2016-2019 гг. стало возможным в результате роста экспортных перевозок сырьевых грузов (в первую очередь угля), активизации контейнерных перевозок, а также реализации ОАО «РЖД» комплекса мероприятий по предоставлению скидок в рамках «тарифного коридора» под гарантии грузооборота.

Отрасль железнодорожного машиностроения включает в себя производство и ремонт железнодорожного тягового и подвижного состава (тепловозы, электровозы, различные виды вагонов), а также производство комплектующих (вагонное литье, тележки, колеса и пр.).

В 2019 году Правительство РФ утвердило Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР). Общий объем инвестиционной программы до 2025 года с учетом средств прочих инвесторов оценивается в 10 трлн рублей. Инвестиционные затраты ОАО «РЖД» до 2025 годы по целевому сценарию составят 6 трлн рублей. К 2025 году предусмотрено обновление парка подвижного состава, в том числе тягового, с учетом заключения с производителями контрактов жизненного цикла. Запланированный объем указанных инвестиций оценивается в размере 3,9 трлн. рублей. Общий объем финансирования инвестиционной программы до 2025 года с учетом средств прочих инвесторов оценивается в 8,6 трлн. рублей. В 2019 году ОАО «РЖД» направит на приобретение локомотивов 88,6 млрд руб. - объем закупок составит 738 единиц.

В 2019 году ОАО РЖД перевезло 1278,1 млн тонн, или на 0,9% меньше, чем в 2018 году на фоне сохранения неблагоприятной конъюнктуры на рынке угля, что в сочетании с замедлением увеличения грузооборота (всего +0,2% в 2019 году) и ростом объемов выпуска подвижного состава обусловило формирование профицита универсального подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, платформы), несмотря на неблагоприятную эксплуатационную обстановку на сети «РЖД», и снижение арендных ставок и стоимости предоставления. Финансовый план ОАО «РЖД» на 2020 год предусматривает роста погрузки на 2,9% до 1315,2 млн тонн.

Главным изменением на рынке операторов подвижного состава в 2019 году стало усиление консолидации рынка, следует из рейтинга [INFOLINE RAIL RUSSIA TOP](#). На конец 2019 года ООО «Атлант» после сделки с ВЭБ.РФ уже сформировало парк из более чем 52 тыс. вагонов, а после передачи всех вагонов «ВЭБ-лизинга» в 2020 году парк вырастет до 75 тыс. штук. «Модум-Транс» к концу года увеличил парк в управлении более чем до 80 тыс. единиц и вышел на третье место по величине парка в управлении, уступая только АО «Федеральная грузовая компания» и АО «Первая грузовая компания».

Бюллетень содержит информацию о деятельности предприятий железнодорожного машиностроения, закупке и ремонте подвижного состава ОАО «РЖД», железнодорожными операторами и лизинговыми компаниями, производстве и поставке комплектующих на предприятия железнодорожного машиностроения. Регулярный мониторинг отрасли позволит оперативно отслеживать важнейшие события, государственное регулирование и тенденции железнодорожной отрасли России.

Характеристики информационного бюллетеня:



- ☐ Информационный бюллетень услуги "Тематические новости: Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья" включает данные об **основных событиях отрасли**, происходящих на территории РФ и зарубежья.
- ☐ Значимые новости содержат справки о компаниях, где предоставлена необходимая **контактная информация организаций**.
- ☐ Материалы информационного бюллетеня структурированы **по тематическим разделам**.
- ☐ Периодичность предоставления информационного бюллетеня согласовывается с клиентом и варьируется от 1 раза в неделю до 1 раза в месяц. Рекомендуемая периодичность предоставления тематических новостей по железнодорожному машиностроению – **1 раз в неделю**.
- ☐ Суммарное количество оригинальных публикаций, включенных в один информационный бюллетень, в среднем составляет **60 материалов**.

Структура выпуска:

- ☐ Общие новости отрасли
- ☐ Государственное регулирование
- ☐ Нормативные документы
- ☐ Международное сотрудничество
- ☐ Отраслевые мероприятия
- ☐ Локомотивостроение РФ
- ☐ Производство грузового подвижного состава РФ
- ☐ Производство пассажирского подвижного состава РФ
- ☐ Производство специальной железнодорожной техники РФ
- ☐ Производство компонентов для железнодорожного транспорта РФ
- ☐ Производство сырья для железнодорожного машиностроения РФ
- ☐ Деятельность локомотиворемонтных предприятий РФ
- ☐ Деятельность вагоноремонтных предприятий РФ
- ☐ Локомотивостроение других стран
- ☐ Производство сырья для железнодорожного машиностроения других стран
- ☐ Производство грузового подвижного состава других стран
- ☐ Производство пассажирского подвижного состава других стран
- ☐ Производство компонентов для железнодорожного транспорта других стран
- ☐ Деятельность вагоноремонтных предприятий других стран
- ☐ Обзор прессы по отрасли (отраслевые и деловые закрытые и открытые источники)

Источники информации:

- ☐ эксклюзивные материалы, обнародованные компаниями, работающими на данном рынке;
- ☐ официальные документы Правительства РФ, федеральных и региональных органов власти (министерства, администрации и др.);
- ☐ материалы зарубежных и российских экспертных и аналитических центров;
- ☐ мониторинг СМИ, публикации в деловых и отраслевых массмедиа, материалы новостных лент информационных агентств;
- ☐ отраслевые порталы.

Предлагаем вам также ознакомиться с другими направлениями услуги "Тематические новости": [Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ](#); [Тематические новости Логистическая и складская деятельность РФ](#); С полным список тематик в линейке «Транспорт» вы можете ознакомиться на нашем сайте в разделе ["Тематические новости"](#).

Клиенты услуги "Тематические новости: Железнодорожное машиностроение РФ" и исследований в транспортной отрасли:



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ INFOLINE!

Тестовая 30-дневная подписка на услугу даст вам бесплатный доступ к оперативной информации о динамике рынка, изменениях в структуре ключевых компаний и колебаниях инвестиционного климата:

- ❑ **отрасль день за днем** – события и мероприятия в сфере железнодорожного машиностроения, новинки производства;
 - ❑ **буква закона** – презентация новых и описание изменений в уже действующих нормативных документах и государственных приказах, регламентирующих развитие отрасли;
 - ❑ **международная арена** – контакты, заключение сделок и договоров между российскими машиностроительными корпорациями и иностранными компаниями;
 - ❑ **лидеры и эксперты** – новости ведущих компаний железнодорожного машиностроения России;
 - ❑ **знания и технологии** – значимые события научных площадок и инновации;
 - ❑ **точки коммуникации** – анонсы и обзоры основных отраслевых мероприятий.
- Информационное агентство INFOLine также предоставляет услуги по **индивидуальному мониторингу СМИ** в соответствии с вашим техническим заданием.

Для оформления тестовой подписки и за консультацией по продуктам вы можете обратиться по телефонам: **+7 (812) 322-68-48** и **+7 (495) 772-76-40**, а также написать нам на электронную почту transport@infoline.spb.ru. Будем рады ответить на любые ваши вопросы!



Общие новости отрасли

В данном разделе приведены информационные сообщения о надотраслевых новостях, в которых идет речь о событиях не только рынка железнодорожного машиностроения, но и других отраслей экономики. Кроме того в данный раздел добавляются материалы об особо значимых событиях рынка железнодорожного машиностроения.

Председатель Тверского регионального отделения СОЖТ предложил рассмотреть вопрос о создании Центра инновационного развития транспортного машиностроения

На первом заседании Комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России председатель Тверского регионального отделения Андрей Соловей предложил рассмотреть вопрос о создании в форме кластера Центра инновационного развития транспортного машиностроения

Комитет по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России создан в 2019 году на базе существовавших ранее комитетов по тракторному и железнодорожному машиностроению. Возглавил его член Бюро СоюзМаш России, курирующий Тверское региональное отделение, генеральный директор АО "Трансмашхолдинг" Кирилл Липа.

В первом заседании приняли участие около ста представителей крупных промышленных предприятий России: корпораций "Ростех", "Росатом" и "Атомэнергомаш", холдинга "Росэлектроника", компании "Рособоронэкспорт", АО "НПК "Уралвагонзавод", АО "Улан-Удэнский авиационный завод", концерна ВКО "Алмаз-Антей", АО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение" и многих других.

Открывая заседание, Кирилл Липа подчеркнул значимость внедрения на производстве цифровых технологий и выхода на принципиально иной уровень управления технологическими процессами. Он акцентировал внимание на огромном потенциале машиностроения, на предприятиях которого трудится порядка 1,5 млн человек, а совокупная выручка составляет более 4,5 трлн рублей или свыше 5% ВВП страны.

Первый вице-президент Союза машиностроителей России, первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенев отметил, что принятые в Российской Федерации в 2017 году документы стратегического планирования предусматривают комплекс мер, направленных на стимулирование развития цифровых технологий и их использование в различных секторах экономики. Запущен национальный проект "Цифровая экономика" с объемом финансирования более 1,5 трлн рублей, в том числе с объемом промышленной продукции в рамках этого нацпроекта – более 220 млрд рублей. Цитируя Президента России Владимира Путина, который по глобальности задач сравнил цифровизацию экономики с электрификацией страны в XX веке, он подчеркнул, что цифровая экономика — это, по сути, новый уклад жизни, новая основа для развития системы государственного управления, экономики, бизнеса, социальной сферы и общества в целом. От этого во многом зависит национальная безопасность и экономическая независимость России.

Помимо внедрения цифровых технологий, в числе приоритетных направлений работы комитета Кирилл Липа назвал расширение экспортных возможностей, развитие кооперации между предприятиями в области промышленного производства, организацию финансирования и взаимодействие с государством в части финансовых и нефинансовых методов господдержки. В ходе обсуждения планов и перспектив развития транспортного машиностроения Андрей Соловей, председатель Тверского регионального отделения Союза машиностроителей России, генеральный директор Тверского вагоностроительного завода предложил рассмотреть вопрос о возможности создании Центра инновационного развития транспортного машиностроения. По его мнению, организовать эту работу целесообразно на одной из опорных площадок машиностроительного комплекса страны — в Тверском регионе, где Тверской вагоностроительный завод одним из первых в отрасли приступил к реализации проекта "Цифровой завод". По мнению губернатора Тверской области Игоря Рудени, транспортное машиностроение принадлежит к числу важнейших отраслей национальной экономики и тверские машиностроители, внедряя современные технологии, вносят свой вклад в развитие и повышение конкурентоспособности всего машиностроительного комплекса России.

Для справки: Название компании: *Тверской вагоностроительный завод, ОАО (ТВЗ)* Адрес: 170003, Россия, Тверь, Санкт-Петербуржское шоссе, 45Б Телефоны: +7(4822)793445; +7(4822)793300; +7(4822)793900 Факсы: +7(4822)793720 E-Mail: sdjr@dir.tvz.ru Web: <http://www.tvz.ru> Руководитель: *Соловей Андрей Михайлович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 12.08.19)




[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Открытое письмо операторов железнодорожного подвижного состава первому заместителю председателя правительства РФ А. Г. Силуанову, заместителям председателя правительства РФ М. А. Акимову, Д. Н. Козаку

Опубликовано в газетах "Коммерсант", Ведомости" и РБК Дэйли за 24 октября
Уважаемые Антон Германович, Максим Алексеевич и Дмитрий Николаевич
Минтранс России при активной поддержке ОАО "РЖД" инициировано решение о
принудительном переводе парка грузовых вагонов приписки Российской Федерации с
2021 года на подшипники кассетного типа.



Это беспрецедентное по своей скоропалительности, отсутствию расчетов, предварительных испытаний и анализу последствий решение привело к шквалу обращений в органы государственной власти от разных объединений и лиц Ассоциации производителей подшипников, Российской ассоциации производителей удобрений, Русской стали, Союза операторов железнодорожного транспорта, губернатора Кемеровской области С. Е. Цивилева с указанием следующие факты:

- отсутствие экономической целесообразности установки кассетных подшипников на эксплуатируемый парк вагонов;
- нежелание, вплоть до игнорирования, рассмотрения Минтранс России и ОАО "РЖД" иных возможных решений, оказывающих аналогичный эффект на бесперебойность и безопасность перевозочного процесса, но не требующих таких колоссальных денежных вложений;
- недопустимость принудительного насаждения самого дорогого технического решения (250-300 млрд рублей) при полном отсутствии каких-либо доказанных эффектов;
- дефицит производственных мощностей, вследствие которого формируется риск взрывной стоимости вагонной компоненты, а также отсутствие сервисных центров;
- отсутствие 100% локализации производства кассетных подшипников и их комплектующих в Российской Федерации (полная зависимость от стран НАТО, поддерживающих санкционный режим в отношении операторов);
- создание дискриминационных условий для российских операторов по сравнению с владельцами вагонов других стран (уже ряд стран высказали возможность запрета курсирования вагонов, оборудованных кассетными подшипниками, по своим территориям).

Однозначную позицию о преждевременности подобного решения высказали Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО "РЖД" при Правительственной комиссии по транспорту, Комитет по развитию конкуренции РСПП, Подкомитет по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству. Глава ФАС России И. Ю. Артемьев предложил министру транспорта Е. И. Дитриху и генеральному директору ОАО "РЖД" О. В. Белозерову воздержаться от принятия подобного решения: создать рабочую группу для проработки данного вопроса и оценки экономической целесообразности тотального и принудительного перевода вагонов на кассетные подшипники, не предусматривая конструктивной документации на вагоны. Несмотря на наши обращения и поручения вице-премьеров о проработке вопроса, по инициативе Минтранса России международным органом, Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, вынесено решение о принуждении исключительно российских владельцев вагонов к переоборудованию парка вагонов на кассетные подшипники. Против данного решения голосовали страны-крупнейшие владельцы подвижного состава: железнодорожные администрации Казахстана, Украины, Узбекистана, Грузии. С учетом парка, находящегося в нашем управлении-крупнейших компаний-владельцев вагонов (суммарно более 600 тыс. вагонов РФ), выражаем однозначную позицию о недопустимости подобных регуляторных решений. В этой связи и с учетом систематического игнорирования Минтранс России нашей позиции и интересов, в случае введения в действие данного решения приказом Минтранса России, мы будем вынуждены рассматривать в том числе варианты перерегистрации компаний и подвижного состава в другие страны ЕАЭС, где отсутствуют обязательства по переоборудованию вагонов. Данное вынужденное решение приведет к крайне негативным последствиям для государства: падению налоговых отчислений в размере десятков миллиардов рублей в год в бюджеты различных уровней РФ, сокращению рабочих мест и, как следствие, росту социальной напряженности. Принятое решение по подшипникам, по нашему единственному мнению, противоречит интересам государства и общества, нанесет существенный вред национальной экономике и российскому бизнесу.

В связи с вышеизложенным, во избежание создания кризиса в железнодорожной отрасли, убедительно просим вас вмешаться в данную ситуацию и обязать Минтранс России не вводить данное решение в действие на территории РФ, а также инициировать на следующем Совете по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества его отмену.



Генеральный директор АО "Нефтетранспорт" Алексеев Александр Викторович
Генеральный директор ООО "Грузовая компания" Амелин Дмитрий Ландиктович
Генеральный директор ООО "Модум-Транс" Артяков Дмитрий Владимирович
Президент и владелец Группы компаний "Новотранс" Гончаров Константин Анатольевич
Президент Российской ассоциации производителей удобрений, представляющей интересы 15 крупных промышленных предприятий Гурьев Андрей Андреевич
Генеральный директор, председатель правления АО "Первая Грузовая Компания" Каратаев Сергей Михайлович
Генеральный директор ООО "Газпромтранс" Мироненко Максим Владимирович
Генеральный директор АО "Уголь-Транс" Нечаев Дмитрий Семенович
Президент ЗАО "Евросиб СПб-транспортные системы" Никитин Дмитрий Николаевич
Генеральный директор ООО УК "НТС" Петрова Ольга Алексеевна
Генеральный директор ООО "Трансойл" Соколов Владимир Михайлович
Председатель правления ООО "РЕИЛГО" Халилов Рахман Искандер оглы
Генеральный директор АО "НПК" Шпаков Валерий Васильевич
Генеральный директор ООО "Первый промышленный оператор" Щитова Полина Сергеевна

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель:
Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOline, ИА (по материалам компании) 24.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вагоны готовы бежать из России. "Коммерсантъ". 23 октября 2019

Операторы грозят уйти в другие страны из-за перехода на кассетные подшипники

Операторы и грузовладельцы, управляющие половиной вагонов в РФ, пригрозили правительству тем, что уйдут в сопредельные страны, если решение об обязательном переходе на кассетные подшипники не будет отменено. В других странах ЕАЭС дорогостоящая замена подшипников необязательна. Операторы оценивают потери бюджета от снижения налога на имущество в таком сценарии в десятки миллиардов рублей. По мнению экспертов, угроза реальна: операторы не будут, конечно, перерегистрировать весь парк, а уведут из России лишь те вагоны, для которых подойдет срок замены колес.

Главы 14 крупнейших операторских компаний (за исключением самой крупной - Федеральной грузовой, входящей в ОАО РЖД), управляющих более чем 600 тыс. вагонов, просят отменить решение о переводе всех вагонов РФ на кассетные подшипники с 2021 года. Об этом стало известно из открытого письма первому вице-премьеру Антону Силуанову и вице-преьерам Максиму Акимову и Дмитрию Козаку, которое будет опубликовано в ведущих деловых СМИ в номерах от 24 октября.

Решение о форсированном переходе на кассетные подшипники было принято на комиссиях по вагонному хозяйству и по безопасности движения Совета по железнодорожному транспорту СНГ, объединяющего железнодорожные администрации с "российской" шириной колеи 1520 мм, а 16 октября утверждено советом. В результате на 90% российского парка придется менять роликовые подшипники на кассетные, что, по подсчетам владельцев вагонов, обойдется в 200-300 млрд руб.

Решение поддерживали ОАО РЖД и Минтранс, говоря о большей надежности кассетных подшипников относительно роликовых и необходимости импортозамещения роликовых, так как основные мощности по их выпуску находятся на территории Казахстана и Украины. Другим аргументом было то, что переход будет осуществляться поэтапно за десять лет и позволит повысить скорость движения. Резко против выступали собственники вагонов и производители роликовых подшипников, указывая на отсутствие необходимости такого перехода и достаточных мощностей, высокие затраты на него. Отдельно подчеркивалось, что все три производителя кассетных подшипников - компании из США и Швеции - несут крупные санкционные риски, особенно с учетом того, что под санкциями - владельцы 20% парка РФ.

Минтранс, в свою очередь, от лица производителей обещал стопроцентную локализацию кассетных подшипников и обеспечение всех потребностей отрасли в срок. Из российских ведомств против перехода выступили ФАС и Минэкономики. Министерство, по данным "Ъ", считает, что переход на кассетные подшипники должен происходить при отсутствии их дефицита и достаточном уровне локализации производства на территории РФ, и предлагает поставить вступление решения в силу в зависимость от подтверждения Минпромторгом наличия нужных объемов выпуска и степени локализации, обеспечивающей экономическую безопасность России.

В своем нынешнем письме операторы говорят о систематическом игнорировании Минтрансом их позиции и напоминают, что против решения о переходе (даже при том, что оно касается только России)



голосовали страны-крупнейшие владельцы подвижного состава: Казахстан, Украина, Узбекистан и Грузия.

В случае введения решения приказом Минтранса России мы будем вынуждены рассматривать в том числе варианты перерегистрации компаний и подвижного состава в другие страны ЕАЭС, где отсутствуют обязательства по переоборудованию вагонов", - пишут операторы.

Они предупреждают, что это приведет к потерям десятков миллиардов рублей налоговых отчислений в бюджеты разных уровней, сокращению рабочих мест и росту социальной напряженности. Они просят обязать Минтранс не вводить решение и инициировать его отмену на следующем заседании совета. В Минтрансе и ОАО РЖД от комментариев отказались.

По мнению главы "Infoline-Аналитики" Михаила Бурмистрова, перерегистрация, например, в Казахстан или Белоруссию - вполне реалистичный вариант для российских операторов. Вряд ли, полагает господин Бурмистров, они будут перерегистрировать весь парк. Однако ничто не мешает им к моменту, когда у вагона подойдет срок капитального ремонта с заменой колес (в этот момент по новым нормативам должен устанавливаться кассетный подшипник), перерегистрировать его в другую страну, ведь потом по России он будет курсировать без ограничений.

Михаил Бурмистров подчеркивает, что для России это плохо: во-первых, из-за потенциальной потери налога на имущество, а во-вторых, поскольку создает угрозу существованию российской вагоноремонтной отрасли, ведь перерегистрированные вагоны и ремонтироваться, скорее всего, будут в другой стране. По его мнению, решение о переводе на кассетные подшипники, которое подробно не обсудили с отраслью, подчеркивает отсутствие реально работающего механизма общения регуляторов с бизнесом. В итоге собственникам вагонов приходится писать в том числе непрофильным вице-преьерам, за чем могут последовать обращения к премьеру и президенту, тогда как решить эту проблему можно было на уровне профильных ведомств, считает он. (Коммерсантъ 23.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Государственное регулирование

В данном разделе приведены информационные сообщения о деятельности федеральных органов власти и ведомств федерального уровня, их инициативы, влияющие на развитие рынка железнодорожного транспорта РФ

Автотранспорту определяют пенсионный возраст. "Коммерсантъ". 14 августа 2019

В Госдуме предлагают запретить эксплуатацию старых машин

Думский комитет по промышленности предложил запретить эксплуатацию транспортных средств, "достигших предельного срока эксплуатации". Соответствующие рекомендации направлены в Минтранс и Минпромторг. Автопроизводители инициативу поддержали. Лучше вводить не запреты, а меры по стимулированию продаж новых машин, считают в Минпромторге. Представители автомобильной общественности идею депутатов раскритиковали.



Экологические проблемы автотранспорта обсуждались на круглом столе в Госдуме еще в конце июня, по итогам парламентарии подготовили рекомендации. Соответствующее письмо в различные министерства и ведомства направила зампред комитета Госдумы по экономической политике и промышленности Альфия Когогина ("Единая Россия").

"Ъ" удалось ознакомиться с текстом. Минпромторгу и Минтрансу госпожа Когогина предложила проработать вопрос о "законодательном запрете использования автотранспортных средств, достигших предельных сроков эксплуатации". О каких автомобилях идет речь и какие санкции будут применяться, в письме не уточняется; с самой госпожой Когогиной связаться "Ъ" не удалось. Сегодня подобных ограничений на законодательном уровне нет. Единственное ограничение касается автобусов, задействованных в детских перевозках: они должны быть младше десяти лет, эта норма вступает в силу в 2020 году, до этого срок несколько раз переносили.

По данным ГИБДД, из 60,5 млн транспортных средств в России 20,9 млн старше 15 лет, еще 10 млн старше десяти лет.

Минпромторг еще в 2013 году предлагал ограничить предельный возраст коммерческого транспорта 7-15 годами. Ведомство даже подготовило поправки к закону "О безопасности дорожного движения" о поэтапном выводе из эксплуатации старых грузовиков старше 12-25 лет (в зависимости от класса), но до Госдумы законопроект не дошел.

В пресс-службе Минтранса "Ъ" подтвердили, что предложения от комитета получены и прорабатываются. Рекомендации получили и в Минпромторге. "Вывод старой техники из оборота должен осуществляться за счет применения мер экономического, технического и организационного регулирования, а также стимулирования автовладельцев на приобретение нового, экологически чистого подвижного состава", - считают в ведомстве. В качестве примера там приводят действующие программы льготного автокредитования. В Минпромторге напомнили, что Налоговый кодекс разрешает регионам устанавливать размер транспортного налога с учетом возраста транспортных средств.

"Мы поддерживаем меры, направленные на обновления парка грузовиков, - заявили "Ъ" в ПАО "КамАЗ". - Это позволит улучшить экологическую обстановку в городах и повысить безопасность на дорогах". Напомним, что госпожа Когогина является супругой президента КамАЗа Сергея Когогина. В ПАО "Соллерс" также поддержали идею депутатов. "Низкие темпы обновления автопарка и высокая доля эксплуатируемых устаревших ТС - одна из ключевых проблем российского авторынка", - говорят в компании. "Введение этой меры давно назрело из-за смертности на дорогах, потому что риск выхода из строя узлов и агрегатов старой техники значительно выше независимо от марки и страны производителя, - говорит представитель группы ГАЗ. - Никакой техосмотр не в состоянии оценить уровень износа материалов и компонентов, которые могут послужить причиной неожиданного отказа автобуса".

Идея запрета автомобилей, достигших предельного срока эксплуатации, сложно реализуема, считает исполнительный директор агентства "Автостат" Сергей Удалов. "Запрет можно установить только для коммерческого транспорта, но не для автомобилей, находящихся в частном пользовании", - считает он. По его мнению, ограничить можно не только возраст, но и пробег. "Например, в парке такси двухлетняя машина может иметь пробег в сотни тысяч километров, - поясняет он. - Раньше российские производители закладывали срок службы автомобиля на 120-150 тыс. км пробега, но это заведомо меньше реальной возможности эксплуатировать автомобиль". Господин Удалов высоко оценивает опыт действовавшей до 2018 года госпрограммы обновления парка, в рамках которой граждане получали скидки при покупке новых машин при сдаче в утиль старых или в trade-in: за три года в рамках программы обновления парка было реализовано более 1,2 млн машин. Но перезапустить программу Минпромторг пока не планирует, хотя в автоконcernах полагали, что она могла бы поддержать спрос на падающем рынке и помочь обновлению парка.



На дорогах Германии и Франции встречаются 20-25-летние грузовики в идеальном состоянии, говорит координатор проектов ассоциации "Дальнобойщик" Валерий Войтко. Кроме того, в портах и терминалах часто работает техника, которая за 15-20 лет проезжает всего 50-60 тыс. км,- возраст в таких случаях не может служить показателем. "Многие водители предпочитают 10-15-летние европейские и американские грузовики, поскольку они, как правило, проверены временем, надежнее и проще в эксплуатации, чем современные модели",- поясняет он. "Подобная инициатива должна исходить, по идее, от Конгресса США, но не от наших парламентариев,- считает координатор движения "Синие ведерки" Петр Шкуматов.- На старых машинах люди ездят не потому, что они фанаты ретроавтомобилей, а потому что на новые у них нет денег. Большого удара по экономике, чем предложение депутатов, и придумать нельзя".

Для справки: Название компании: КАМАЗ, ПАО Адрес: 423827, Россия, Республика Татарстан, Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2 Телефоны: +7(800)5550099; +7(843)2365814 E-Mail: callcentre@kamaz.org Web: <http://www.kamaz.ru> Руководитель: Чемезов Сергей Викторович, председатель Совета директоров; Когогин Сергей Анатольевич, генеральный директор, председатель Правления

Для справки: Название компании: УК Группа ГАЗ, ООО Адрес: 603004, Россия, Нижний Новгород, пр. Ильича, 5 Телефоны: +7(831)2990984; +7(831)2990990; +7(800)7000747 Факсы: +7(831)2990999 E-Mail: odrpa@ruspromauto.ru; kagq@gaz.ru Web: <http://azgaz.ru/> Руководитель: Сорокин Вадим Николаевич, генеральный директор, президент (Коммерсантъ 14.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Международное сотрудничество

В данном разделе приведены информационные сообщения о международном сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта с участием или упоминанием России.

Российские компании поставили на Кубу 841 грузовой вагон и 53 локомотива.

Российские компании в рамках обновления парка железнодорожной техники поставили на Кубу 841 грузовой вагон и 53 локомотива, сообщил журналистам первый заместитель руководителя администрации президента РФ Сергей Приходько.

"В рамках участия в модернизации парка железнодорожной техники на Кубу поставлен 841 грузовой вагон и 53 локомотива", -- сообщил Приходько.

В частности, вагоны были поставлены компанией "РМ Рейл", локомотивы -- "Торговым домом "Синара-транспортные машины".

"С кубинскими партнерами заключена целая серия новых контрактов, по которым в ближайшие годы будут реализованы поставки крупных партий вагонов, локомотивов и дизель-поездов", -- добавил первый заместитель руководителя администрации президента РФ.

Первый замглавы РЖД Александр Мишарин ранее сообщал журналистам, что объем работ РЖД на Кубе по модернизации железнодорожной инфраструктуры и поставке техники оценивается в 1,8 миллиарда евро. Позднее российский вице-премьер Юрий Борисов сообщил, что Россия и Куба заключили межправительственное соглашение по проекту модернизации железнодорожной сети острова на сумму в почти 1 миллиард долларов. В начале года он сообщал, что проект оценивается в 2 миллиарда евро. Посол Кубы в Москве Херардо Пеньяльвер Порталь в интервью РИА Новости в июне текущего года сообщал, что модернизация железнодорожной сети Кубы начнется в ближайшее время, как только будет подписан контракт.

Кубу 3-4 октября 2019 года посетит председатель правительства Дмитрий Медведев. По информации правительства РФ, планируются переговоры с председателем госсовета и совета министров Мигелем Диас-Канелем Бермудесом, подписание ряда двусторонних межправительственных и межведомственных соглашений, а также коммерческих контрактов. (ПРАЙМ 03.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Развитие отраслевой науки обсудили в Мюнхене руководители АО "ВНИИЖТ" и компании DB Systemtechnik.

Делегация АО "ВНИИЖТ" под руководством генерального директора института Сергея Виноградова посетила 4 октября офис компании DB Systemtechnik в Мюнхене.

Представители германской компании продемонстрировали российским коллегам презентацию об основных направлениях деятельности DB Systemtechnik и показали работу тестовых лабораторий.

В ходе переговоров были определены мероприятия по сотрудничеству между АО "ВНИИЖТ" и DB Systemtechnik, включающие совместные испытания железнодорожной техники, организацию работы с производителями подвижного состава, формированию совместных заявок по выполнению международных проектов, а также обмен опытом между специалистами АО "ВНИИЖТ" и DB Systemtechnik.

Сергей Виноградов весьма позитивно оценил прошедшую встречу с зарубежными коллегами, в ходе которой были затронуты самые разные темы развития отраслевой науки. По его мнению, переговоры носили весьма плодотворный характер и крайне полезны для расширения знаний в области организации испытательной деятельности. Подобный обмен знаниями и опытом должен быть организован в дальнейшем на регулярной основе.

Компания DB Systemtechnik (Системотехника), являющаяся дочерним предприятием железных дорог Германии (Deutsche Bahn), оказывает инженерную поддержку другим компаниям, входящим в состав концерна DB, а также разнообразным клиентам в Германии и за её пределами.

Для справки: Название компании: Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, ОАО (ВНИИЖТ) Адрес: 129626, Россия, Москва, 3-я Мытищинская ул., 10 Телефоны: +7(499)2604209; +7(495)6876555 Факсы: +7(495)6876456 E-Mail: press@vniizht.ru Web: <http://www.vniizht.ru> Руководитель: Виноградов Сергей Александрович, и.о. генерального директора (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

**ОАО "РЖД", РФИ и "Саудовская железнодорожная компания" договорились о сотрудничестве.**

Сегодня в Эр-Рияде генеральный директор – председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозёров, генеральный директор – председатель правления Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев и генеральный директор "Саудовской железнодорожной компании" (Saudi Railway Company) Башар Аль-Малик заключили соглашение о сотрудничестве.



Соглашение направлено на совместное расширение железнодорожной сети SAR и проекты, связанные с программой "Видение 2030", включая поставку железнодорожной продукции.

Стороны также рассмотрят возможность поставок российских систем для регулирования и обеспечения безопасности движения поездов, а также подготовку и обучение железнодорожных специалистов Королевства Саудовская Аравия в России.

"Сегодня имеются благоприятные предпосылки для налаживания тесного сотрудничества между нашими странами в сфере железнодорожного транспорта. Учитывая богатый опыт холдинга "РЖД" в строительстве железнодорожной инфраструктуры, хочу заверить, что весь накопленный опыт, прогрессивные наработки и технологии мы готовы предложить саудовской стороне в формате долгосрочного партнерства и внедрить на территории Саудовской Аравии", – отметил генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозёров.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 14.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Локомотивостроение РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения РФ, выпускающих локомотивы, электровозы, тепловозы и т.д., инвестиционные проекты, модернизация и разработка новых видов локомотивов российскими предприятиями, ремонт, закупка и обновление локомотивов.

На Северо-Кавказскую железную дорогу с начала 2019 года поступило 9 новых локомотивов.

В рамках инвестиционной программы ОАО "РЖД" на СКЖД за 8 месяцев поступило 3 маневровых тепловоза серии ТЭМ-14 и 6 пассажирских тепловозов серии ТЭП70БС. Новые локомотивы эксплуатируются в Ростовском и Краснодарском регионах дороги. Маневровые тепловозы закреплены для работы на станциях Лихая, Новомихайловская, Божковская. Пассажирские тепловозы эксплуатируются на участке Разъезд 9 км – Анапа. Планомерное обновление парка позволяет постепенно выводить из эксплуатации устаревшие локомотивы.



Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ООО "Газпром нефтехим Салават" планирует закупить тепловозы, работающие на СПГ.

В рамках IX Петербургского международного газового форума компания "Газпром нефтехим Салават" заключила Соглашение с АО "Синара - Транспортные Машины" о поставке 12 маневровых тепловозов модели ТЭМГ1 мощностью 1200 л. с., использующих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ). В ближайшее время будут созданы совместные рабочие органы для подготовки предложений по реализации вопросов, обозначенных в Соглашении.



Для справки: Название компании: Газпром нефтехим Салават, ООО Адрес: 453256, Россия, Республика Башкортостан, Салават, ул. Молодогвардейцев, 30 Телефоны: +7(3476)393928; +7(3476)394225 Факсы: +7(3476)392109; +7(3476)392103 E-Mail: snos@snos.ru Web: <http://salavat-neftekhim.gazprom.ru> Руководитель: *Каримов Айрат Азатович, генеральный директор; Важенин Юрий Иванович, председатель Правления*

Для справки: Название компании: Синара-Транспортные Машины, АО Адрес: 620026, Россия, Свердловская область, Екатеринбург, ул. Phps Люксембург, 51 Телефоны: +7(343)3103300; +7(343)3103355 Факсы: +7(343)3103301; +7(343)2293316 E-Mail: office@sinara-group.com; CTM@sinara-group.com Web: <http://sinaratm.ru/> Руководитель: *Папин Сергей Тимофеевич, президент; Леш Виктор Николаевич, генеральный директор; Гриценко Евгений Иванович, Председатель совета директоров* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 03.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ТМХ построил для Стойленского ГОКа 4 тяговых агрегата НП1.

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в состав АО "Трансмашхолдинг") завершил выполнение контракта на поставку тяговых агрегатов переменного тока НП1 для Стойленского горно-обогатительного комбината (г. Старый Оскол Белгородской области) – одного из ведущих российских предприятий по производству железорудного сырья.



Договор на поставку 4 тяговых агрегатов НП1 для Стойленского горно-обогатительного комбината был подписан в сентябре 2018 года.

НП1 состоит из трёх тяговых единиц – электровозной секции (Э) и двух моторных думпкаров (Д). Он предназначен для работы на железнодорожных путях открытых горных разработок. Тяговый агрегат оборудован 2 асимметричными центральными и 4 боковыми токоприёмниками. Мощность локомотива –



7600 кВт. В 2018 г. на НЭВЗе была создана также однодвигательная модификация НР1, мощностью 5200 кВт.

Локомотивы НР1 отвечают всем современным требованиям, предъявляемым к эксплуатации техники в условиях открытых горных выработок, эффективно работают в сложнейших климатических условиях и при повышенной запыленности. Они обладают большой тяговой мощностью, высокой скоростью, оснащены четырьмя системами торможения, что повышает безопасность управления.

НР1 с успехом работают на горно-обогатительных комбинатах и угольных разрезах России, Казахстана и Украины.

Тяговые агрегаты НР1 выпускаются на НЭВЗе с 2004 года. К настоящему моменту НЭВЗ произвел в общей сложности 91 машину. В 2019 году для разных заказчиков НЭВЗ изготовит 12 тяговых агрегатов НР1.

Для справки: Название компании: *Трансмашхолдинг, АО* Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров; Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 03.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ТМХ оправил четвертый грузовой тепловоз на Тугнуйский разрез.

Брянский машиностроительный завод (АО "УК "БМЗ", входит в состав АО "Трансмашхолдинг") изготовил магистральный грузовой тепловоз 2ТЭ25КМ для Сибирской угольной энергетической компании. Локомотив отправлен в Бурятию для работы в Тугнуйском погрузочно-транспортном управлении, который обслуживает предприятие по добыче угля на Тугнуйском угольном разрезе.



Это уже четвертый локомотив 2ТЭ25КМ, изготовленный на предприятии для работы на Тугнуйском разрезе. Первый тепловоз СУЭК приобрел в 2016 году, с тех пор ежегодно локомотивный парк Тугнуйского ПТУ пополняется одной новой единицей.

Введение в эксплуатацию магистральных тепловозов 2ТЭ25КМ позволило увеличить производительность труда, повысить объем грузоперевозок без изменения их количества и числа локомотивных бригад. Масса перемещаемых составов, за счет увеличенного коэффициента использования мощности дизеля и повышения сцепного веса, возросла на 30%.

Локомотив 2ТЭ25КМ хорошо проявил себя на участках пути, имеющих много спусков, затяжных подъёмов и кривых малого радиуса. Конструкция тепловоза помогает поддерживать работоспособность машины в условиях резко континентального климата, характерного для Бурятии. Условия труда локомотивной бригады также остаются комфортными как при низких, до 40 градусов мороза, температурах, так и в условиях летней жары.

Магистральные грузовые тепловозы 2ТЭ25КМ завод выпускает с 2015 года. Более 400 локомотивов работают на сети ОАО "РЖД". Тепловозы этой серии поставляются в Монголию, по заказу Улан-Баторской железной дороги. Благодаря высоким техническим и экономическим показателям тепловозы 2ТЭ25КМ пользуются спросом у крупных российских и зарубежных промышленных компаний, осуществляющих грузовые перевозки. В этом году десять локомотивов приобретены ООО "БалтТрансСервис" – крупнейшим частным оператором железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов в России и странах СНГ (входит в группу Globaltrans). В 2018-м тепловоз 2ТЭ25КМ отправлен в Республику Казахстан, где эксплуатируется компанией "Шубарколь комир" на Шубаркольском угольном разрезе.

Для справки: Название компании: *Трансмашхолдинг, АО* Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор; Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 08.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Парк эксплуатационного локомотивного депо Белово пополнился 18 новыми маневровыми тепловозами ТЭМ18ДМ.

Парк подвижного состава эксплуатационного локомотивного депо Белово Кузбасского





региона Западно-Сибирской железной дороги пополнился 18 новыми маневровыми тепловозами серии ТЭМ18ДМ, которые заменили устаревшие тепловозы ТЭМ2. Таким образом, парк депо обновился более чем на треть.

Новые тепловозы, предназначенные для маневровых работ по формированию вагонов, распределены по участкам Беловского железнодорожного узла и уже работают на его ключевых углепогрузочных станциях – Ленинск-Кузнецкий-II, Мереть, Прокопьевск, Бочаты, Черкасов Камень, Белово, Разрез.

Подвижной состав оснащен системой электронного управления подачей топлива, системы безопасности: комплексом регистрации параметров движения, микропроцессорным дешифратором, телемеханической системой контроля бодрствования машиниста.

Для членов бригад в кабинах поступивших тепловозов предусмотрены холодильник и микроволновая печь, установлена система климат-контроля.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Улучшенный 3ТЭ25К2М завершил сертификационные испытания.

Трёхсекционный магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ25К2М производства Брянского машиностроительного завода (АО "УК "БМЗ", входит в состав АО "Трансмашхолдинг") усовершенствованной конструкции успешно прошёл типовые и сертификационные испытания.

Самый мощный в России тепловоз 3ТЭ25К2М, предназначенный для вождения длинносоставных грузовых поездов повышенной массы, создан в 2017 году. Первые два локомотива прошли испытания в условиях реальной работы на Байкало-Амурской магистрали и подтвердили соответствие поставленным задачам по вождению составов с весом 7100 тонн, в том числе на участках подъемом до 20 тысячных с локомотивом подталкивания. Каждый тепловоз прошёл более 50 тысяч километров в тяжелых климатических условиях, по местности со сложным рельефом, отличающейся наличием горных хребтов и перевалов.

По результатам подконтрольной эксплуатации совместно с ОАО "РЖД" было принято решение о внесении в конструкцию тепловоза 3ТЭ25К2М изменений, целью внесения которых является повышение его эксплуатационных характеристик, надёжности и работоспособности узлов, удобства в обслуживании, улучшение условий работы локомотивной бригады.

Пересмотрена компоновка в дизельном помещении, улучшена его вентиляция в летнее время, упрощена конструкция тамбура проходной секции. С учётом пожеланий машинистов, изменён пульт управления. Обеспечено асинхронное нагружение секций в зависимости от требуемой силы тяги. Функции управления локомотивом дублируются благодаря применению двух блоков центрального управления, что важно для безотказной работы системы.

Улучшенный локомотив подтвердил эффективность и целесообразность изменений в конструкции тепловоза, внесенных по результатам подконтрольной эксплуатации на Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах.

Для справки: Название компании: Трансмашхолдинг, АО Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10
Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор; Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



ТРАНСМАШХОЛДИНГ



Производство грузового подвижного состава РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения РФ, выпускающих грузовые вагоны (вагоны-цистерны, полувагоны, вагоны-хопперы, платформы, крытые вагоны и пр.), производство, модернизация и разработка российскими предприятиями новых видов грузового подвижного состава, ремонт, закупка и списание грузового подвижного состава транспортными компаниями.

Уралвагонзавод планирует производить по 18 тысяч вагонов ежегодно

Уралвагонзавод полностью законтрактован на 2019 год и по военной, и по гражданской продукции.

Об этом сообщили в пресс-службе корпорации по запросу "ФедералПресс".

В частности, в июле Министерство обороны России в рамках международного форума "Армия-2019" подписало с Уралвагонзаводом три государственных контракта.

Кроме того, Уралвагонзавод планирует выпускать до 18 тыс. вагонов в год. Например, по трёхлетнему договору, подписанному по итогам открытого аукциона, он изготовит для Федеральной грузовой компании в 2019-2021 годах 17 тыс. единиц подвижного состава.

Ранее "ФедералПресс" рассказывал, что за последнее время к Уралвагонзаводу и его дочерним предприятиям было подано большое число исков о взыскании задолженности. Одновременно корпорация имеет значительную долговую нагрузку (в 2018 году уровень ее кредиторской задолженности достиг 168,840 млрд рублей).

Однако пресс-служба Уралвагонзавода не предоставила сведений о ее текущем уровне. "Информация о кредиторской задолженности корпорации "Уралвагонзавод" относится к сведениям, составляющим коммерческую тайну. Предприятие оставляет за собой право её не раскрывать. При этом финансовое положение корпорации оценивается как устойчивое", - говорится в ее комментариях.

Тем не менее, по информации пресс-службы Уралвагонзавода, начиная с 2017 года, корпорацией реализуется утверждённая программа финансового оздоровления, включающая, в том числе, и выход из непрофильных и убыточных активов.

"Сокращение штатов как средство улучшения финансового состояния не рассматривается. Напротив, Уралвагонзавод активно ищет высококвалифицированных рабочих и специалистов для различных производств", - сообщили в пресс-службе.



Для справки: Название компании: Акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" имени Ф.Э. Дзержинского" Адрес: 622007, Свердловская обл., Нижний Тагил, Восточное шоссе, д. 28 Телефоны: +7(3435)345016; +7(3435)345474 Факсы: +7(3435)345016 E-Mail: web@uvz.ru; kamnev.ra@gmail.com Web: <http://uralvagonzavod.ru/> Руководитель: *Потапов Александр Валерьевич, генеральный директор; Холманских Игорь Рюрикович, председатель Совета директоров* (ФедералПресс 13.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГТЛК проводит торги на 48 млрд руб на поставку вагонов-хопперов для зерна.

"Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) проводит тендеры общей стоимостью 48 миллиардов рублей, планирует закупить 10 тысяч вагонов-хопперов для перевозки зерна, следует из материалов на портале госзакупок.



"Вагон-хоппер для перевозки зерна", - говорится в заявке.

Всего объявлено два тендера, начальная (максимальная) стоимость каждого - 24 миллиарда рублей, по каждому нужно поставить 5 тысяч вагонов.

Заявки от претендентов на участие в конкурсах будут приниматься до 29 августа. Итоги планируется подвести 6 сентября.

Ранее ГТЛК объявила тендер стоимостью почти 77 миллиардов рублей на поставку 20 тысяч полувагонов с разгрузочными люками.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением Минтранса. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов. В парке ГТЛК на конец первого квартала 2019 года 253 единицы различных воздушных судов, 75 тысяч грузовых вагонов и 99 единиц водного транспорта.



Для справки: Название компании: ГТЛК, ПАО Адрес: 125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1 Телефоны: +7(495)2210012 Факсы: +7(495)2210012 E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (ПРАЙМ 13.08.19)
[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОВК отгружает фитинговые платформы оператору "ДЕЛЬТАТРАНС".

ПАО "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания" ("НПК ОВК", "Холдинг" или "Компания") (МОЕХ: UWGN), крупнейший производитель грузовых вагонов в России, приступило к отгрузке фитинговых вагонов-платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров в адрес железнодорожного оператора Северо-Запада РФ ООО "ДЕЛЬТАТРАНС". Поставка всей партии — 60 единиц модели 13-6903 — планируется до конца текущего года.



Вагон-платформа нового поколения с осевой нагрузкой 25 тс уникален среди длиннобазных аналогов. Вагон характеризуется погрузочной длиной 80 футов и грузоподъемностью 74,5 т. Предназначен для перевозки контейнеров, в том числе рефрижераторных, и контейнеров-цистерн для неопасных грузов с массой брутто до 36 т и имеет утвержденные местные технические условия размещения и крепления крупнотоннажных контейнеров. Количество фитинговых упоров и их расположение позволяет размещать съемное оборудование в различных комбинациях.

Конструктивные параметры ходовой части модели 18-9855 и хребтовой балки обеспечивают повышенную надежность и безопасность перевозки грузов. Кроме того, ходовая часть позволяет увеличить межремонтные пробеги до 1 млн км (или 8 лет), что существенно сокращает стоимость жизненного цикла платформы (32 года).

Роман Волков, генеральный директор ООО "ДЕЛЬТАТРАНС": "Являясь собственником и оператором крупнотоннажных фитинговых 80-футовых платформ, ООО "ДЕЛЬТАТРАНС" формирует парк только из новых вагонов, произведенных на современных отечественных предприятиях. Сотрудничество с ОВК позволило пополнить парк компании инновационным подвижным составом, что дает нам дополнительные конкурентные преимущества и повышает к нам интерес клиентов. Эксплуатационная надежность таких вагонов и высококвалифицированное техническое сопровождение со стороны ОВК играют большую роль в выборе операторской компании. Мы растем и идем вперед в ногу со временем".

Для справки: Название компании: ПАО НПК ОВК Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Новокузнецкая, 7/11, с.1 Телефоны: +7(499)9991520 Факсы: +7(499)9991521 E-Mail: info@uniwagon.com; eafonina@uniwagon.com; mkurdanina@uniwagon.com Web: <http://www.uniwagon.com> Руководитель: Соколов Александр Константинович, Председатель Совета директоров; Хряпов Тимофей Владимирович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.08.19)
[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

УВЗ не нашёл подрядчика на строительство цеха за 600 миллионов рублей (Свердловская область).

Аукцион на строительство гальванического цеха для "Уралвагонзавода" за 622 миллиона рублей признан несостоявшимся. На конкурс не было подано ни одной заявки.



На предприятии TagilCity.ru рассказали, что решение о проведении повторного аукциона пока не принято.

Если сейчас примут решение для целесообразности повторного проведения конкурса, значит будет. Если нет, будут что-то пересматривать, доделывать, сообщили TagilCity.ru на "Уралвагонзаводе"

Отметим, что первый конкурс был объявлен 16 сентября, и, согласно документации, смета составлена в ценах 2001 года.

Для справки: Название компании: Акционерное общество «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского» Адрес: 622007, Свердловская обл., Нижний Тагил, Восточное шоссе, д. 28 Телефоны: +7(3435)345016; +7(3435)345474 Факсы: +7(3435)345016 E-Mail: web@uvz.ru; kamnev.ra@gmail.com Web: <http://uralvagonzavod.ru/> Руководитель: Холманских Игорь



Юрикович, председатель Совета директоров; Потапов Александр Валерьевич, генеральный директор (ТагилСити.ру - городской портал Нижнего Тагила. 25.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Государственная транспортная лизинговая компания и НПК ОВК заключили контракт на поставку 25 тысяч грузовых вагонов.

Железнодорожный холдинг ОВК поставит ГТЛК до конца 2022 года 20 тыс. полувагонов с разгрузочными люками и до конца 2020 года 5 тыс. вагонов-хопперов для перевозки зерна и продуктов перемола.

Грузовые вагоны оборудованы ходовой частью с осевой нагрузкой 25 тс и характеризуются улучшенными технико-экономическими показателями по сравнению с типовыми вагонами на тележках 23,5 тс.

Экономический эффект от эксплуатации грузовых вагонов повышенной грузоподъемности для собственника подвижного состава и владельца инфраструктуры выражается в экономии эксплуатационных затрат и доходе от перевозок дополнительных объемов груза. Так, межремонтный пробег грузовых вагонов, построенных на тихвинских заводах холдинга ОВК, составляет 1 млн км или 8 лет. Это в три раза больше, чем у грузовых вагонов предыдущих поколений. Гарантийные участки следования без осмотров составляют 6 000 км (по сравнению с 2 300 км для типовых вагонов).

По данным исследования "Оценка эффектов эксплуатации инновационных вагонов для рынка железнодорожных перевозок России" ИА INFOLine суммарный накопленный эффект от эксплуатации подвижного состава повышенной грузоподъемности на ВВП Российской Федерации в 2013-2018 гг. превысил 130 млрд рублей, а суммарный дополнительный объем только угля, перевезенного на экспорт за 5 лет в тяжеловесных составах, составил 29 млн тонн.

Напомним, ранее Государственная транспортная лизинговая компания объявила о планах запустить программу по лизингу и операционной аренде вагонов нового поколения, в том числе полувагонов, хопперов, крытых вагонов, а также фитинговых платформ. Для каждого лизингополучателя ГТЛК будет формировать комфортные взаимовыгодные условия аренды, при этом вагоны будут передаваться заказчикам в финансовый лизинг на срок до 15 лет, а в операционную аренду от 1 года.

Для справки: Название компании: *ПАО НПК ОВК* Адрес: *115184, Россия, Москва, ул. Новокузнецкая, 7/11, с.1* Телефоны: *+7(499)9991520* Факсы: *+7(499)9991521* E-Mail: info@uniwagon.com; eaforina@uniwagon.com; mkurdanina@uniwagon.com Web: <http://www.uniwagon.com> Руководитель: *Соколов Александр Константинович, Председатель Совета директоров; Хряпов Тимофей Владимирович, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 27.09.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ООО "Архбум" увеличивает свой парк тихвинских вагонов-платформ для леса.

ПАО "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания" ("НПК ОВК", "Холдинг" или "Компания") (МОЕХ: UWGN), крупнейший производитель грузовых вагонов в России (1), и ООО "Архбум", крупный оператор на рынке железнодорожных услуг, заключили контракт на поставку в октябре текущего года дополнительной партии 25 вагонов-платформ для перевозки леса на тележках с осевой нагрузкой 25 тс. Таким образом, с учетом данной сделки количество вагонов производства ОВК в общем парке транспортной компании увеличится до 280 ед.

Вагоны-платформы модели 13-6852-02 (40 футов) предназначены для перевозки лесоматериалов и характеризуются повышенной грузоподъемностью в 74 т и увеличенным погрузочным объемом в 122 м3, что позволяет перевозить в каждом вагоне дополнительно до 10 кубов груза. Платформа оснащена тележками модели 18-9855 с осевой нагрузкой 25 тс, что позволяет существенно экономить на обслуживании подвижного состава на всем сроке службы (40 лет). Межремонтный пробег вагона





производства ОВК увеличен до 1 млн км (или 8 лет), в то время как типовой аналог направляется в первый деповской ремонт на пробеге в 210 тыс. км (или после 3 лет) и в последующие на пробегах в 110 – 160 тыс. км (или после 3 лет).

Платформа ОВК представлена в габарите 1-Та с цельными стойками увеличенной высоты, которые позволяют без формирования "шапки груза" загрузить вагон, выбирая при этом почти всю его грузоподъемность. Кроме того, боковые стойки постоянного сечения сокращают "паразитный" объем при перевозке пакетированного груза и предотвращают его повреждение при погрузочно-разгрузочных операциях.

Торцевые стены платформы представляют собой гладкий сплошной лист с наружными ребрами жесткости в виде горизонтальных балок, что обеспечивает сохранность груза. Отверстия в торцевых стенах ускоряют процедуру осмотра на пунктах таможенного контроля. Конструкция настила пола предотвращает скопление влаги за счет дренажных отверстий, обеспечивает удобство очистки и препятствует попаданию остатков груза в межрельсовое пространство.

Генеральный директор ООО "Архбум" Василий Кныревич отметил: "Наша компания решает любые транспортные задачи. От четкости действий, от комплексного подхода к логистическим операциям зависит многое в нашей работе, в частности вопросы качества и конкурентоспособности перевозимой продукции. Сотрудничество с ОВК развивается уже несколько лет. Результаты работы тихвинских вагонов в нашем парке полностью устраивают, именно поэтому было принято решение о закупке дополнительной партии платформ для перевозки леса. Наш бизнес активно растет, и мы готовы работать только с эффективными решениями и технологиями".

(1) По данным INFOLine-Аналитика: <https://infoline.spb.ru/news/?news=162724>

Для справки: Название компании: ПАО НПК ОВК Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Новокузнецкая, 7/11, с.1 Телефоны: +7(499)9991520 Факсы: +7(499)9991521 E-Mail: info@uniwagon.com; eafonina@uniwagon.com; mkurdanina@uniwagon.com Web: <http://www.uniwagon.com> Руководитель: Соколов Александр Константинович, Председатель Совета директоров; Хряпов Тимофей Владимирович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Архбум, АО Адрес: 164900, Россия, Архангельская область, Новодвинск, ул. Мельникова, 1 Телефоны: +7(81852)63433; +7(81852)63202 Факсы: +7(81852)43617 E-Mail: arkhbum@apm.ru Web: <http://www.arkhbum.ru> Руководитель: Кныревич Василий Васильевич, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 07.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Тракторостроители готовятся к визиту Владимира Путина в честь 100-летия Чувашии. "Московский Комсомолец". 10 октября 2019

Президент России Владимир Путин внимательно следит за системообразующими предприятиями страны, такими как Концерн "Тракторные заводы". 20 сентября чебоксарские предприятия Концерна посетил индустриальный директор кластера обычного вооружения, боеприпасов и спецхимии Госкорпорации "Ростех" Сергей Абрамов.



Machinery & Industrial Group N.V.
Концерн Тракторные заводы

По существу, визит индустриального директора был инспекционным: он воочию мог лично убедиться в поступательной реализации проекта финансового оздоровления предприятий крупнейшего машиностроительно-индустриального холдинга. Кстати, принятый им после подробного обсуждения с главой Чувашии Михаилом Игнатьевым, заручившись его поддержкой 21 декабря 2017 года.

Заводы загружены

На предприятиях Концерна "Тракторные заводы", как и все журналисты, я не первый раз. Раньше меня поражали огромные полутемные безлюдные цеха, закрытые на консервацию на ключ, чтобы не платить бюджету налоги на имущество.

Программу делового визита открыли экскурсии по производственным площадкам ПАО "Промтрактор" и ООО "Промлит". В сопровождении главы Чувашской Республики Михаила Игнатьева и генерального директора Концерна "Тракторные заводы" Андрея Водопьянова Сергей Абрамов оценил позитивную динамику развития крупнейших машиностроительных предприятий Чувашии за прошедший 21 месяц после его предыдущего визита на предприятия холдинга. Произошли огромные перемены: всюду кипит работа. Ныне есть чем гордиться тракторостроителям.

В ходе экскурсии Андрей Валентинович рассказал о текущем положении дел на заводах и итогах реализации программы финансового оздоровления - возобновлении ритмичной работы всех производств и значительном увеличении объемов выпуска продукции. Завершилась экскурсия демонстрацией



широкой линейки производимой Концерном техники - мощных промышленных бульдозеров и сельскохозяйственной техники. Отдельно была презентована новинка "Тракторных заводов" - ЧЕТРА Т40.03, самый тяжелый бульдозер отечественного производства, о функциональных преимуществах поведал исполнительный директор ООО "ЧЕТРА" Владимир Антонов.

В ходе общения с представителями средств массовой информации глава республики обратил внимание на очевидные успехи машиностроительно-индустриальной группы: "Сегодня мы видим, что все производственные линии заводов загружены, сборка техники успешно осуществляется. Это свидетельствует о том, что поручение президента России Владимира Путина о восстановлении "Тракторных заводов" подтверждается реальными результатами".

Успехи команд

Сергей Абрамов высоко оценил усилия руководства республики за участие в судьбе группы предприятий "Тракторные заводы": "Благодаря созидательному совместному труду региональных органов власти и активному участию частного инвестора мы смогли вместе добиться серьезных показателей - достигнута положительная динамика отражает правильность выбранного курса. Если говорить об отдельных производственных показателях, наблюдается трех- и четырехкратный рост производительности труда, увеличение заработной платы на 20-30%, существенный рост налоговых отчислений, увеличение в 10 раз инвестиций в НИОКР.

Все эти достижения свидетельствуют о высокой эффективности команды региональной власти и Госкорпорации Ростех. Совместными усилиями продукция Концерна в скором будущем займет передовые позиции не только в Российской Федерации, но и на дальнем зарубежье. Сложившаяся синергия крупного частного партнера и государственной компании позволяет уверенно рассчитывать на такие успешные плоды".

Постоянный рост зарплаты

Касаясь положительных социальных изменений, первый заместитель генерального директора - операционный директор Концерна "Тракторные заводы", генеральный директор ПАО "Промтрактор", ПАО "ЧАЗ", АО "Промтрактор-Вагон" Игорь Шпак озвучил динамику роста заработной платы трудовых коллективов: "Сегодня размер зарплаты напрямую зависит от объема выпущенной продукции. Так, на "Промтрактор-Вагоне" средняя зарплата достигла 33 тыс. рублей, на "Промтракторе" - 30 тыс. рублей, на Агрегатном заводе - 27 тыс. рублей. Наибольшего увеличения удалось добиться на "Промлите" - здесь зарплата обрубщиков достигает 90 тыс. рублей".

Результаты впечатляют!

Подводя итоги, генеральный директор "Тракторных заводов" Андрей Водопьянов отметил, что состоявшееся мероприятие стало своеобразной инспекцией тех трудов и усилий сложившегося государственно-частного партнерства, которые были предприняты для улучшения производственных показателей заводов: "Мы прошли этап кризиса и развернули вектор движения в сторону развития. У нас выработана долгосрочная стратегия, позволяющая предприятиям Концерна уверенно смотреть в будущее. Нашим заводам удалось выйти на производственные мощности в 360 тракторов, 12000 вагонокомплектов и 4200 вагонов в год. И уже сейчас по сравнению с прошлым годом мы констатируем рост производства тракторной техники в 2,5 раза, увеличение объема выпуска литейной продукции в 4 раза и рост производства железнодорожной техники - в 3 раза".

Взгляд в будущее

Завершилась деловая программа расширенным совещанием Чувашского регионального отделения Союза машиностроителей России ведущих промышленных предприятий республики на площадке ЗАО "Чебоксарское предприятие "Сеспель". Активное участие приняли представители Концерна "Тракторные заводы". Машиностроители обсудили актуальные вопросы развития промышленности региона - возможности и инструменты оказания господдержки на развитие и техническое переоснащение предприятий, организацию новых современных производств, вопросы подготовки и переподготовки отраслевых кадров Чувашии.

В рамках деловой программы перед участниками расширенного совещания выступил генеральный директор Концерна "Тракторные заводы" Андрей Водопьянов, рассказавший о перспективах развития предприятий машиностроительно-индустриальной группы. Выступление Андрея Валентиновича нашло живой отклик у участников мероприятия - встреча завершилась активным обсуждением озвученных тем и вопросов.

Подведена жирная черта под прошлым

По-моему мнению, вот так завершилось десятилетие (2007-2017 гг.) банальных широковещательных заявлений, потока словесной шелухи, бравады собственников Концерна "Тракторные заводы". Наконец-то.



Полет Концерна в финансовую пропасть начался с красивой мечты Михаила Болотина, основного собственника президента - генерального директора, о капитализации Концерна в 10 (десять) миллиардов долларов. Подробнее: "Мы готовы продать компанию в любой момент" (Vedomosti, 14 декабря 2006). Рискованная финансовая стратегия собственников Концерна "Тракторные заводы" (КТЗ) 2007-2008 годов в преддверии мирового экономического кризиса, помноженная на сложный характер взаимоотношений собственников и топ-менеджеров Концерна с различными банковскими структурами, привела в омут тяжелейших финансовых потерь и вымыванию активов.

Государев человек

Президенту России Владимиру Путину пришлось несколько раз разгребать ситуацию, а Михаилу Игнатьеву постоянно держать руку на пульсе тракторного гиганта.

Удачно складывается содружество команд Михаила Игнатьева и Концерна "Тракторные заводы". Вдохнула жизнь в Концерн Госкорпорация "Ростех": большой вклад внес индустриальный директор Сергей Абрамов. Он из тех, кого именуют "государев человек", ратующий за интересы государства российского.

В деловых кругах Сергей Абрамов имеет репутацию "профессионального финансиста высокого класса". Перед ним Госкорпорацией "Ростех" поставлены задачи по формированию и развитию отраслевых компетенций, повышению капитализации и стоимости активов, а также стратегическому маркетингу и управлению рисками.

МК. Справка

Сергей Абрамов имеет образование:

2001 год - Ташкентский ордена Дружбы народов Государственный экономический университет, факультет "Бухгалтерский учет и аудит", специальность "Экономист".

2005 год - Российская академия государственной службы при Президенте РФ, факультет "Государственное и муниципальное управление", специальность "Менеджер".

2010 год - Военный университет, факультет "Перевод и переводоведение", специальность "Лингвист, переводчик".

2010 год - Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова, факультет "Налоги и налогообложение", специальность "Специалист по налогообложению".

2015 год - Военная академия Генерального штаба Вооруженных сил РФ, факультет "Новый вид профессиональной деятельности в области информационного противоборства", специальность "Специалист в сфере информационного противоборства".

2016 год - Военный университет, факультет "Организационно-управленческая деятельность", специальность "Социолог".

Примечательно: родился Сергей Абрамов в високосный год, Касьянов день. Свой день рождения празднует раз в 4 года. Очередной, двенадцатый день рождения выпадает на 29 февраля 2020 года.

Если считать по реальным, отмеченным в календаре дням рождения, то Сергею Абрамову исполнилось 11 лет. Сейчас ему 12-й год :)))

Предстоят труды до седьмого пота

Это данность: решение грандиозных задач, стоящих перед страной в ближайшие 5 лет под управлением Владимира Путина, невозможно без "государевых людей", таких, как Сергей Абрамов, - тех, кто претворяет в жизнь грандиозные планы президента России по строительству обновленной страны. Предстоят постоянные труды до седьмого пота в интересах людей, в интересах государства российского. Примечательный момент. В сборочном цехе состоялся короткий разговор с рабочим:

- Вы работаете так, что ныне и Владимиру Путину не стыдно будет показать происшедшие перемены на тракторном.

- А что? Пусть приезжает Владимир Владимирович к нам на 100-летний юбилей Чувашии. Нам есть что ему показать и рассказать. Пусть порулит нашими тракторами-новинками. Ему понравятся наши трактора. Напишешь?

- Обязательно. Готовьтесь к визиту Владимира Путина.

Для справки: Название компании: Компания корпоративного управления Концерн Тракторные заводы, ООО Адрес: 428022, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, пр. Мира, 1 Телефоны: +7(8352)304227; +7(495)6207030; +7(8352)304260 Факсы: +7(8352)304228 E-Mail: ktz@tplants.com; pravda.ktz@mail.ru Web: <http://www.tplants.com> Руководитель: Болотин Михаил Григорьевич, председатель Совета директоров - президент; Мельнов Дмитрий Викторович, генеральный директор; Водопьянов Андрей Валентинович, председатель Правления

Для справки: Название компании: Промтрактор-Промлит, ООО (Чебоксарский завод промышленного литья) Адрес: 428028, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, пр. Тракторостроителей, 101, ООО



"Промтрактор-Промлит" Телефоны: +7(8352)307813; +7(8352)304184; +7(8352)307543 Факсы: +7(8352)304191 E-Mail: okid_pl@promtractor.ru Web: <http://www.promlit.com> Руководитель: Гуске Игорь Владимирович, исполнительный директор

Для справки: Название компании: Чебоксарское предприятие Сеспель, ЗАО (ЧП Сеспель) Адрес: 428000, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, Моргаушский район, ул. Ярославская, 76 Телефоны: +7(8352)225722; +7(8352)622638; +7(8352)224733 Факсы: +7(8352)622638 E-Mail: zaosespel@yandex.ru Web: <http://www.sespel.com> Руководитель: Бакаев Владимир Александрович, директор

Для справки: Название компании: ЧЕТРА, ООО Адрес: 428022, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, пр. Мира, 1 Телефоны: +7(8352)388488 Факсы: +7(8352)388488 E-Mail: chetra@tplants.com Web: <http://www.chetra.ru> Руководитель: Антонов Владимир Сергеевич, генеральный директор (Московский Комсомолец 10.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

НПФ "Будущее" и основной владелец ГК "Регион" Судариков перестали владеть акциями ОВК. "Коммерсантъ". 12 августа 2019

Негосударственный пенсионный фонд "Будущее" и основной владелец группы компаний "Регион" Сергей Судариков перестали владеть акциями НПК "Объединенная вагонная компания" (ОВК) через свои структуры, говорится в сообщении на сайте раскрытия корпоративной информации.

Датой наступления соответствующих оснований указано 2 августа.

В частности, НПФ "Будущее" сократил свой пакет ОВК с 5,9% до 0%, господин Судариков — с 20,36% до 0,59%.

НПФ, контролируемые ГК "Регион", 31 июля продали на бирже принадлежащие им доли в ОВК, получив почти 10 млрд руб. Эти НПФ проходят период "внутренней санации" и избавляются от активов, доставшихся в наследство от прежних собственников. Сделка по ОВК существенно повысит ликвидность активов пенсионных фондов "Региона", считают эксперты.



Для справки: Название компании: ПАО НПК ОВК Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Новокузнецкая, 7/11, с.1 Телефоны: +7(499)9991520 Факсы: +7(499)9991521 E-Mail: info@uniwagon.com; eafonina@uniwagon.com; mkurdanina@uniwagon.com Web: <http://www.uniwagon.com> Руководитель: Соколов Александр Константинович, Председатель Совета директоров; Хряпов Тимофей Владимирович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Инвестиционная компания Регион, АО (ГК Регион) Адрес: 119049, Россия, Москва, ул. Шаболовка, 10, кор. 2, БЦ "Конкорд" Телефоны: +7(495)7772964 E-Mail: reception@region.ru; ovaschenko@region.ru Web: <http://www.region.ru> Руководитель: Судариков Сергей Николаевич, председатель совета директоров (Коммерсантъ 12.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Раскалённый кокс поедет в российских вагонах. "Гудок". 15 октября 2019

Первый отечественный вагон для перевозки раскалённого кокса готовится к приёмочным испытаниям.

ПАО "Сиблитмаш" изготовило 54-тонный вагон для перевозки раскалённого кокса по заказу АО "Евраз НТМК" (Нижнетагильский металлургический комбинат). Вагон уже получил сертификацию, в разобранном виде доставлен на предприятие заказчика и в настоящее время проходит монтаж перед приёмочными испытаниями.

Ранее коксовозные вагоны модели 26-499 для АО "Евраз НТМК" производили Днепродзержинский вагоностроительный завод и ПАО "Славтяжмаш" (оба – Украина). В прошлом году заказ на производство компания разместила на отечественных предприятиях. Так, в августе 2018 года новосибирское предприятие ПАО "Сиблитмаш" выиграло тендер на создание вагона, адаптированного под производство АО "Евраз НТМК".





Как рассказал "Гудку" заместитель директора специального конструкторского бюро ООО "Тяжлитмаш" (дочернее предприятие ПАО "Сиблитмаш") Владимир Гетьман, изготовление такого вагона – это первый опыт в истории российского машиностроения.

"Уникальность проекта заключается в том, что подобные вагоны ранее не изготавливались в России. Были попытки производить модернизацию существующих вагонов, однако полный цикл – от конструкторского проекта до изготовления вагона – освоил только новосибирский "Сиблитмаш". Сначала мы получили техническое задание от заказчика, затем составили своё технико-коммерческое предложение. В августе 2018 года мы выиграли тендер и приступили к самостоятельной подготовке технического и рабочего проекта", – заявил господин Гетьман.

По его словам, коксовозные вагоны украинского производства постепенно выходят из строя, в связи с чем у АО "Евраз НТМК" появилась надобность в обновлении парка. "Срок службы подобных вагонов составляет от 12 до 18 лет. Старые украинские вагоны уже неремонтопригодны. Всего на предприятии заказчика сейчас около 10 таких вагонов", – добавил он.

Как отмечается в официальном пресс-релизе ОАО "Сиблитмаш", на вагоне имеются затворы, которые крепятся на трёх подвесах, тогда как обычно на двух. Также вагон модернизирован индивидуальной тормозной системой, гарантируя повышение безопасности. Он управляется пневмосистемой электровоза, но вместе с этим имеет индивидуальный тормоз. Кроме того, для футеровки вагона специалисты ОАО "Сиблитмаш" использовали легированную теплоустойчивую сталь марки 12Х1МФ, чтобы увеличить срок службы оборудования (температура раскалённого кокса равняется 1,1 тыс. градусов). Помимо всего прочего вагон поставлен на стандартные железнодорожные тележки, что упрощает их дальнейший ремонт в случае неисправности.

"В настоящее время вагон прошёл сертификацию, – пояснил Владимир Гетьман. – Проведены его предварительные испытания на заводе-изготовителе в присутствии заказчиков. Это контрольные испытания перед предъявлением вагона на приёмочные испытания и отгрузку. Приёмочные испытания будут проведены уже на предприятии заказчика после монтажа вагона".

В конце сентября вагон в демонтированном виде был принят заказчиком.

Комментировать "Гудку" стоимость нового вагона в компании отказались, сославшись на коммерческую тайну.

Как рассказал "Гудку" директор по производству ПАО "Сиблитмаш" Андрей Щенников, предприятие выиграло тендер на поставку только одного вагона. "Мощностей завода достаточно для производства шести подобных вагонов в год. К производству приступили летом 2019 года. На изготовление одного вагона у предприятия ушло около двух месяцев. В случае победы в дальнейших тендерах "Сиблитмаш" будет готов произвести ещё несколько вагонов – для этого у нас есть необходимые специалисты и оборудование", – заключил Андрей Щенников.

Представители АО "Евраз НТМК" на запрос "Гудка" не ответили.

АО "Евраз НТМК" добывает, обогащает и производит коксующийся уголь на шахтах предприятий ОАО "Объединённая угольная компания "Южкузбассуголь" и ПАО "Распадская" в Кузбассе. После охлаждения и сортировки кокс по железной дороге на путях необщего пользования перевозится на металлургические комбинаты и заводы компании, где используется в литейном производстве.

Вадим Павлов

Справка "Гудка"

ПАО "Сиблитмаш" – единственное в России предприятие, специализирующееся на литейном машиностроении. Производит также оборудование для коксохимических батарей, эксплуатации нефтяных и газовых скважин, пневмопробойников и комплектного оборудования для бестраншейной прокладки коммуникаций в грунте, тьюбингов для проходки тоннелей метрополитенов и шахт. Литейное производство обеспечивает выпуск отливок из серого чугуна массой от 1 кг до 15 тонн.

Для справки: Название компании: *Сиблитмаш, ПАО* Адрес: 630024, Россия, Новосибирская область, Новосибирск, ул. Бетонная, 2 Телефоны: +7(383)3534001 Факсы: +7(383)3534551 E-Mail: siblit@siblitmash.com Web: <http://siblitmash.com> Руководитель: Масалов Анатолий Карпович, генеральный директор (Гудок 15.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Группа ИСТ распрощалась с вагонами. "Коммерсантъ". 16 октября 2019

Ее парк передан "Модум-Трансу" Артема Чайки

Группа ИСТ Александра Несиса, не имея возможности противостоять административному давлению, вышла из операторского бизнеса. ООО "Восток1520" и "ВМ-Транс" досрочно вернули Государственной транспортной





лизинговой компании (ГТЛК) около 25 тыс. инновационных вагонов, которые тут же, по информации собеседников "Ъ", были переданы в лизинг "Модум-Трансу" Артема Чайки и Дмитрия Артякова, уже управляющему парком производства Уралвагонзавода (УВЗ). В результате в России сформирован новый крупнейший оператор инновационных вагонов с 41 тыс. единиц тяжеловесного парка.

Первая тяжеловесная компания (ПТК), принадлежащая группе ИСТ Александра Несиса и партнерам, вернула свой парк инновационных вагонов лизингодателю - ГТЛК. Договоры лизинга входящего в ПТК ООО "Восток1520" суммарно на 13,8 тыс. инновационных вагонов с ГТЛК, заключенные в 2016-2017 годах и действительные до 2030-2032 годов, досрочно прекращены с 1 октября по соглашению сторон, следует из базы СПАРК. То же произошло с парком "ВМ-Транса" - этот оператор формально подконтролен "Промышленным активам" Андрея Лебедева. С 1 октября расторгнуты договоры на 1,3 тыс. вагонов.

По информации собеседников "Ъ", знакомых с ситуацией, в общей сложности ГТЛК изъяла из лизинга около 25 тыс. вагонов: 15,5 тыс. - у "Восток1520" и 9,5 тыс. - у "ВМ-Транса".

Эти вагоны, рассказали три собеседника "Ъ", ГТЛК передала в лизинг оператору "Модум-Транс" - некогда экзотичному оператору УВЗ "УВЗ-Логистик", в 2018 году приобретенному структурами, близкими к Артему Чайке и Дмитрию Артякову. На третий квартал "Модум-Транс", по данным "Infoline-Аналитики", имел в управлении 16,2 тыс. инновационных вагонов и был на четвертом месте по этому показателю, уступая СУЭК с 35 тыс. единиц, "Восток1520" и "ВМ-Трансу".

В группе ИСТ подтвердили, что вышли из бизнеса, воздержавшись от деталей. В ГТЛК от комментариев отказались. В "Модум-Трансе" на запрос "Ъ" не ответили.

Источник, знакомый с ситуацией, поясняет, что группа ИСТ вышла на все еще высоком рынке, не имея возможности противостоять попыткам создания крупного оператора с прямым доступом к трем производителям вагонов - УВЗ, ОВК и "Промтрактору", - долгим кредитам ГТЛК и с административным ресурсом.

Концепция консолидации инновационного парка ранее продвигалась самой ГТЛК. Основой нового оператора должна была стать ПТК и Brunswick Rail Ильи Беляева. ПТК была создана в 2016 году Сергеем Генераловым на основе "Нитрохимпрома" и "Восток1520". ГТЛК планировала купить ПТК, после того как та, в свою очередь, приобретет "Промышленные активы" и интегрирует их в свой состав. В этой конфигурации ПТК оценивалась в 71,7 млрд руб., еще в 20 млрд руб. - Brunswick Rail.

Но в декабре 2018 года ФАС заблокировала сделку по покупке ПТК "Промышленных активов", считая, что существует рынок инновационных вагонов, на котором ПТК доминирует. ПТК оспорила это решение и выиграла уже в двух инстанциях. В ФАС не прокомментировали "Ъ", не вызвала ли сделка с "Модум-Трансом" аналогичных возражений. По информации "Ъ", в итоге сделка с "ВМ-Трансом" все же получила оформление, но уже после того, как создатель ПТК Сергей Генералов вышел из этого бизнеса, а владельцами ПТК после серии сделок к зиме этого года стали группа ИСТ и дружественные ей инвесторы. А после того как в апреле 2019 года СУЭК купила "Нитрохимпром", ГТЛК отказалась от идеи покупки ПТК и решила сосредоточиться на традиционном лизинговом бизнесе.

При досрочном выходе из лизинговых контрактов по согласованию с ГТЛК "Восток1520" мог получить более 20 млрд руб., а "ВМ-Транс" - более 10 млрд руб. подсчитал глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров. По его словам, это позволило группе ИСТ выйти из актива на достаточно выгодных условиях - пусть и не таких выгодных, как в рамках ранее сорвавшейся сделки с ГТЛК, - чтобы инвестировать средства в проекты в других отраслях экономики.

Для справки: Название компании: Группа компаний ИСТ (Группа ИСТ, ICT Group, Инвестиции. Строительство. Технологии, офис в Санкт-Петербурге) Адрес: 199106, Россия, Санкт-Петербург, 23-я линия В.О., 2 Телефоны: +7(812)6221000; +7(812)6221200 Факсы: +7(812)6221001 E-Mail: info@ict-group.ru Web: <http://www.ict-group.ru> Руководитель: Несис Александр Натанович, президент (Коммерсантъ 16.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГТЛК разделит Brunswick с партнером. "Коммерсантъ". 17 октября 2019

Компания разработала новую схему покупки оператора

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), которой ФАС не разрешила купить оперлизинговую Brunswick Rail, решила изменить конструкцию этой сделки, чтобы снять претензии регулятора. Теперь, по данным "Ъ", предполагается, что ГТЛК купит компанию и сразу же продаст 50% стратегическому партнеру. Этим партнером, рассказывают собеседники "Ъ", может стать группа Freight Village Ru, управляющая логистическими терминалами в Калужской области и активно наращивающая парк фитинговых платформ.





ГТЛК не оставляет попыток приобрести Brunswick Rail Ильи Беляева, рассказал "Ъ" источник, знакомый с ситуацией. По его словам, в ГТЛК сейчас разрабатывают вариант с привлечением в эту сделку стратегического инвестора на 50% Brunswick, чтобы снять возражения ФАС.

Еще в прошлом году ГТЛК разработала комплексную сделку, результатом которой должно было стать создание собственной крупной операторской компании. Для этого ГТЛК покупала Первую тяжеловесную компанию (ПТК), которая к этому моменту, в свою очередь, покупала "Промышленные активы" Андрея Лебедева, а также Brunswick Rail. Общая стоимость этих активов составляла порядка 70 млрд руб. за ПТК с "Промактивами" и 20 млрд руб. за Brunswick, в результате должен был получиться крупнейший оператор тяжеловесных вагонов в РФ. Однако сделку ПТК с "Промактивами" заблокировала ФАС. Кроме того, приобретение ПТК со стороны ГТЛК вызвало критику госструктур, в том числе ФАС, глава которой Игорь Артемьев выступил против покупки государственным институтом развития большого количества вагонов на вторичном рынке (см. "Ъ" от 4 марта).

В результате ГТЛК решила отложить создание собственного оператора. Сделка с Brunswick продолжала обсуждаться, в конце марта ее даже утвердил совет директоров госкомпании с суммой на уровне 24–29,8 млрд руб. Однако в июне ФАС заблокировала сделку с формулировкой, что "усиление доминирующего положения ГТЛК на рынке финансовой/операционной аренды вагонов за счет поглощения частных компаний может негативно повлиять на состояние конкуренции" (см. "Ъ-Онлайн" от 25 июня).

ГТЛК, рассказывают два собеседника "Ъ", не намерена оставлять попытки купить оперлизинговую компанию. Для этого, говорит один из них, ГТЛК рассматривает возможность покупки 100% Brunswick с незамедлительной продажей 50% стороннему инвестору. В ГТЛК и Brunswick от комментариев отказались.

Этим инвестором может стать группа Freight Village Ru —компания, управляющая двумя крупными производственно-логистическими центрами Ворсино (на границе Новой Москвы и Калужской области) и Росва (под Калугой) совокупной пропускной способностью 450 тыс. TEU в год. Учредитель — австрийская Schlund Immobilien Finanzierungs und Baumanagement B.V. В сентябре группа заявляла, что может претендовать на покупку у ОАО РЖД 50% плюс 2 акций "Трансконтейнера". Также компания наращивает парк фитинговых платформ, ее дочернее ООО "Логбокс" управляет 1,2 тыс. 80-футовых платформ, законтрактовано еще 800, лизингодатель — ГТЛК. Комментариев в Freight Village получить не удалось.

"Интерес к Freight Village объясним,— говорит источник "Ъ" на логистическом рынке.— Это крупный игрок, обеспеченный контрактами. Маржинальность бизнеса операционной аренды выше финансового лизинга. У ГТЛК с Freight Village установлены прочные партнерские отношения, в ноябре 2018 года было подписано соглашение о сотрудничестве, в рамках исполнения которого, очевидно, реализуется данная сделка". Другой собеседник "Ъ" отмечает, что результатом сделки может стать передача "Логбоксу" платформ Brunswick — у компании 1,7 тыс. 80-футовых, 1,1 тыс. 60-футовых и 1,6 тыс. 40-футовых платформ.

Привлечение партнера для ГТЛК — действие вынужденное, вызванное необходимостью снять вопросы ФАС, полагает глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров. Основной критерий для подбора партнера — уверенность менеджмента ГТЛК в том, что с ним будет комфортно работать. По этому критерию Freight Village подходит, хотя, отмечает эксперт, для подобного партнера желателен большой опыт. В ФАС "Ъ" не пояснили, вызовет ли у нее вопросы такая конструкция сделки.

Для справки: Название компании: *ГТЛК, ПАО* Адрес: *125284, Москва, Ленинградский проспект, д. 31 А, стр.1* Телефоны: *+7(495)2210012* Факсы: *+7(495)2210012* E-Mail: andreev.s@gtlk.ru; pr@gtlk.ru Web: <http://www.gtlk.ru> Руководитель: *Храмагин Сергей Николаевич, генеральный директор (Коммерсантъ 17.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство пассажирского подвижного состава РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения стран РФ, выпускающих пассажирские вагоны (включая вагоны метро, трамваи), производство, модернизация и разработка российскими предприятиями новых видов пассажирского подвижного состава, ремонт, закупка пассажирского подвижного состава транспортными компаниями.

ТМХ приступает к производству прототипов пассажирских вагонов для Египетских железных дорог.

По итогам заседания с участием представителей Министерства транспорта Египта, Египетских национальных железных дорог (ЕНЖД), Торгово-промышленной палаты РФ в Египте и Трансмашхолдинга (ТМХ) утвержден технический облик пассажирских вагонов третьего класса в рамках контракта, подписанного ЕНЖД и российско-венгерским консорциумом Трансмашхолдинг Венгрия в 2018 году. Завершение процедур согласования позволяет ТМХ приступить к производству опытных образцов для тестирования и сертификации, соблюдая график подготовки к исполнению контракта.



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Прототипы должны быть созданы осенью 2019 г.

Вагоны третьего класса с принудительной вентиляцией – самая массовая модель, предусмотренная контрактом. В общей сложности, будет произведено 500 таких вагонов, 30 из которых, в случае успешных испытаний прототипов, могут быть переданы заказчику уже в декабре 2019 года.

Согласованный технический дизайн предусматривает эксплуатацию вагонов на протяжении 40 лет – как в условиях континентального, так и в условиях прибрежного египетского климата. В кузовах вагонов будет применен устойчивый к коррозии сплав стали, в подверженных внешнему воздействию узлах будут использованы влагозащитные и теплоизолирующие материалы, боковые двери будут иметь конструкцию с повышенной пыле- и влагозащитой, температура букс колесных пар будет контролироваться при помощи специальных датчиков.

В вагонах третьего класса будет 88 мест для сидения. В каждом вагоне предусмотрена система принудительной вентиляции, по два туалета, светодиодное освещение по схеме "световые полосы".

Вагоны получат тележки безлюлечного типа с двухступенчатым рессорным подвешиванием. Благодаря им, подвижной состав будет отличаться повышенной плавностью хода. За торможение будут отвечать дисковые тормоза с противоюзной системой.

Российско-венгерский консорциум Трансмашхолдинг Венгрия и Египетские национальные железные дороги подписали договор о поставке 1300 пассажирских вагонов с местами для сидения в сентябре 2018 года. Срок реализации контракта – 5 лет с момента его вступления в силу. Подписи под договором поставили вице-президент ТМХ Серго Курбанов и председатель ЕНЖД Ашраф Раслан.

Для справки: Название компании: Трансмашхолдинг, АО Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор; Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров* (INFOline, ИА (по материалам компании) 14.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

8 августа на Тверском вагоностроительном заводе (входит в состав Союза машиностроителей России) прошло заседание подкомитета по подвижному составу некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники".

Вагоны, произведенные на Тверском вагоностроительном заводе, постоянно совершенствуются и преобразуются в соответствии с запросами пассажиров. Продукция завода вызывает заслуженный интерес профессионального сообщества – производителей железнодорожной техники и эксплуатирующих организаций.

8 августа на Тверском вагоностроительном заводе (входит в состав Союза машиностроителей России) прошло заседание подкомитета по пассажирскому,


 ТВЕРСКОЙ
ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД



моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу некоммерческого партнерства "Объединение производителей железнодорожной техники". Темой встречи стало создание новых видов пассажирского железнодорожного транспорта. В совещании под председательством президента НП "ОПЖТ", вице-президента ООО "СоюзМаш России" Валентина Гапановича приняли участие представители руководящего звена ТМХ, ТВЗ, ФПК, ЦППК, ВНИИЖТ, ВНИИЖГ, Департамента технической политики и Дирекции тяги РЖД и других крупных компаний и предприятий. Участниками заседания стали также представители Казахской, Белорусской и Азербайджанской железных дорог. В первом заседании приняли участие около ста представителей крупных промышленных предприятий России: корпораций "Ростех", "Росатом" и "Атомэнергомаш", холдинга "Росэлектроника", компании "Рособоронэкспорт", АО "НПК "Уралвагонзавод", АО "Улан-Удэнский авиационный завод", концерна ВКО "Алмаз-Антей", АО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение" и многих других.

Директор ОП ООО "ТМХ Инжиниринг" в г. Тверь "КБ "Пассажирский транспорт" Сергей Горин рассказал о новых разработках – вагонах модельного ряда "2019" и электропоезде ЭГ2Тв, а главный технолог Тверского вагоностроительного завода Алексей Сигрийчук познакомил присутствующих с организацией производства и обеспечением качества производимого на заводе подвижного состава. Гости с интересом осмотрели производственные цеха и готовую продукцию Тверского вагоностроительного завода.

- Тверские вагоны оправдывают ожидания пассажиров – для них созданы очень хорошие условия, - отметил управляющий директор - главный инженер АО "НК "КТЖ" (национальный транспортно-логистический холдинг Казахстана) Батыр Котырев. - Молодежь рада возможности фактически, не сходя со своего пассажирского места, зарядить смартфоны. В купе можно индивидуально регулировать температуру. Впечатляют и современные энергосберегающие технологии, которые применены в новых тверских вагонах. Новинки ТВЗ я бы оценил по десятибалльной школе на 10 баллов!

Участники заседания обсудили круг вопросов, затрагивающих интересы пассажиров, производителей и перевозчиков. В частности, речь шла и об улучшении ходовых качеств вагона, и о том, как снизить воздействие подвижного состава на окружающую среду, и о стандартах, которые позволят создавать более экономичную, эффективную и комфортную для пассажиров железнодорожную технику.

- Наша задача заключается в своевременном и систематическом пересмотре нормативной базы в соответствии с требованиями времени, - отметил президент НП "ОПЖТ", вице-президент ООО "СоюзМаш России" Валентин Гапанович. – Мы должны заглядывать в будущее и уже сегодня представлять себе вагон, который будет выпускаться в 2030 году.

Для справки: Название компании: Тверской вагоностроительный завод, ОАО (ТВЗ) Адрес: 170003, Россия, Тверь, Санкт-Петербургское шоссе, 45Б Телефоны: +7(4822)793445; +7(4822)793300; +7(4822)793900 Факсы: +7(4822)793720 E-Mail: sdir@dir.tvz.ru Web: <http://www.tvz.ru> Руководитель: Соловей Андрей Михайлович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 13.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Строители передают Петербургскому метрополитену электродепо "Южное".

"Депо "Южное" – одно из самых современных в нашей стране, оно оснащено первоклассным оборудованием. Но самое главное – созданы хорошие условия для тех, кто будет здесь работать. Город получает 600 новых высокооплачиваемых рабочих мест", – сказал временно исполняющий обязанности губернатора Александр Беглов в ходе инспекционной поездки в электродепо "Южное", которое строится в рамках строительства второй очереди Фрунзенского радиуса.

По контракту в общей сложности выполнено работ на сумму более 8 миллиардов рублей (общая стоимость строительства составляет 10,6 миллиарда рублей).

Глава города осмотрел контрольно-пропускной пункт, отстойно-ремонтный комплекс, диспетчерскую, парково-железнодорожные пути. По его словам, работы по строительству депо закончены. Сегодня на объекте ведется наладка оборудования, идет передача депо эксплуатирующей организации ГУП "Петербургский метрополитен".

Временно исполняющий обязанности губернатора поблагодарил подрядчика – АО "Эталон ЛенСпецСМУ" за высокое качество и хорошую организацию работы. В некоторые месяцы на объекте трудились до двух тысяч человек.

Депо уже прошло с положительным результатом проверку Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору. На следующей неделе планируется получить разрешение Ростехнадзора.

Александр Беглов подчеркнул, что строительство Фрунзенского радиуса находится на особом контроле городского правительства. В сентябре новые станции – "Проспект Славы", "Дунайская" и "Шушары" -





примут пассажиров. Сейчас на станциях завершаются монтаж инженерных систем и отделка помещений. Эскалаторы готовят к испытаниям и сдаче Ростехнадзору. Проводятся пусконаладочные работы, а на поверхности активно ведутся работы по благоустройству.

По словам главы города, все должно быть сделано в срок, но не в ущерб качеству. "Новые станции должны быть выполнены с таким же качеством, как депо "Южное". Мы строим метро не для отчетности или к какой-то дате, а для людей, которые ждут от метрополитена комфорта и безопасности. Гнаться за сроками мы не будем", - подчеркнул Александр Беглов, добавив, что планирует стать одним из первых пассажиров нового участка метро.

Временно исполняющий обязанности губернатора выразил уверенность в том, что "Метрострой" сдержит свое обещание горожанам и завершит работу в срок. "Открытия новых станций ждут жители Фрунзенского района и близлежащих пригородов", – сказал Александр Беглов. К открытию нового участка метро будут организованы новые маршруты общественного транспорта, в том числе из Колпино к станции метро "Шушары".

Для справки: Название компании: *Петербургский метрополитен, ГУП* Адрес: 190013, Россия, Санкт-Петербург, Московский пр., 28 Телефоны: +7(800)3501155; +7(812)3145045 Факсы: +7(812)6061088; +7(812)3019811 E-Mail: shaveljv@metro.spb.ru; np@metro.spb.ru Web: <http://www.metro.spb.ru> Руководитель: *Гарюгин Владимир Александрович, начальник*

Для справки: Название компании: *Эталон ЛенСпецСМУ, АО (ранее ССМО ЛенСпецСМУ)* Адрес: 197348, Россия, Санкт-Петербург, Богатырский пр., 2 Телефоны: +7(812)3800525; +7(800)1004967; +7(812)6035320; +7(812)3800527 E-Mail: lenspecsmu@etalongroup.com Web: <http://www.lenspecsmu.ru> Руководитель: *Щербина Геннадий Филиппович, генеральный директор (Администрация г. Санкт-Петербурга 09.08.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ТМХ представил прототипы пассажирских вагонов министру транспорта Египта.

Два прототипа пассажирских вагонов третьего класса, которые создаются для Египетских национальных железных дорог, были представлены министру транспорта Арабской республики Египет Камелю аль-Вазиру в ходе ознакомительного визита на Тверской вагоностроительный завод (входит в состав Трансмашхолдинга).



Новый подвижной состав создается в рамках реализации контракта на поставку ЕНЖД 1300 пассажирских вагонов, заключенного Российско-венгерским консорциумом ТМХ Венгрия в сентябре 2018 года. В июле 2019 года был согласован технический облик пассажирских вагонов третьего класса, что позволило приступить к производству опытных образцов для тестирования и сертификации.

Вагоны третьего класса с принудительной вентиляцией – самая массовая модель, предусмотренная контрактом. В салонах предусмотрено 88 мест для сидения. Вагоны будут включать в себя по два туалетных модуля. Освещение будет светодиодным, по схеме "световые полосы".

Вагоны получат тележки безлючетного типа с двухступенчатым рессорным подвешиванием. Благодаря им, подвижной состав будет отличаться повышенной плавностью хода. За торможение будут отвечать дисковые тормоза с противоюзной системой.

Первые поставки продукции в рамках контракта ожидаются весной 2020 года.

Для справки: Название компании: *Трансмашхолдинг, АО* Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор; Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров (INFOline, ИА (по материалам компании) 09.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

City Star встретили в Казани.

В Казани на открытии Всероссийского конкурса водителей трамвая прошла официальная презентация первого трамвайного вагона модели 71-911 из поставки 2019 года в столицу Татарстана. Стоит отметить, что трамвайный вагон 71-911 City Star – единственный серийный 100%-низкопольный односекционный трамвайный вагон. В основе вагона – уникальная





низкопольная, поворотная, эластичная тележка собственной разработки и производства. City Star на 85% собран из российских комплектующих более 20 компаний из разных регионов страны. Интерьер трамвая выполнен с применением алюминиевых сплавов. Вагон оснащён системой климат-контроля пассажирского салона и кабины водителя, наружной системой видеоконтроля посадки и высадки пассажиров и мониторинга дорожной обстановки, системой пассивной помощи водителю при управлении трамвайным вагоном. Запас автономного хода вагона составляет не менее 1,5 километра. Новые трамваи будут ходить по маршруту #5.

Для справки: Название компании: *ПК Транспортные системы, ООО (ПК ТС)* Адрес: 125466, Россия, Москва, ул. Соколово-Мещерская, 25 Телефоны: +7(499)4028049 E-Mail: info@pk-ts.org Web: <http://pk-ts.org> Руководитель: *Дубровкин Александр Владимирович, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 11.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Пассажирский купейный штабной вагон модели 61-4529 пойдет в серию.

Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ, входит в состав АО "Трансмашхолдинг") получил разрешение на производство установочной серии пассажирских купейных штабных вагонов модели 61-4529.

Пассажирский купейный штабной вагон модели 61-4529 – новая разработка – последняя из модельного ряда 2019 года. Как правило, в состав пассажирского поезда включается один штабной вагон. В нем располагаются органы управления и интерфейсы поездных систем, а также рабочее место начальника поезда. Кроме того, в штабном вагоне находятся специальные купе, предназначенные для пассажиров-инвалидов.

В вагоне 24 пассажирских места, два из которых – для пассажиров с ограниченными возможностями, два – для сопровождающих лиц. Купе для них более широкое, чем обычное, имеет индивидуальный аварийный выход с надувным спуском. Для обеспечения комфортного проезда этих пассажиров туалетный комплекс оборудован душем. Для посадки и высадки маломобильных пассажиров предусмотрено специальное подъемное устройство.

Штабные вагоны новой модели предназначены для включения в состав пассажирских поездов из двухвагонных сцепов (мод. 61-4516 и 61-4517), а также других вагонов, эксплуатируемых на российских железных дорогах.

Конструкционная скорость вагона – 160 км/ч. Он оснащен системой видеонаблюдения, экологически чистым туалетным комплексом, пурифайером, работающим в режиме охлаждения и нагрева воды, установкой кондиционирования воздуха. Возможность индивидуального регулирования температуры в купе – дополнительная опция, которая может быть учтена при производстве по желанию заказчика.

Все пассажиры смогут воспользоваться розетками или разъемами USB, индивидуальными сейфами с электронными замками.

Производство вагонов пассажирских купейных штабных модели 61-4529 будет осуществляться в рамках долгосрочного контракта, заключенного между АО "ФПК" и ОАО "ТВЗ" в феврале 2019 года.

Для справки: Название компании: *Трансмашхолдинг, АО* Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: *Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор; Бокарев Андрей Рэмович, президент; Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров* (INFOline, ИА (по материалам компании) 24.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Проект встает на рельсы. "Коммерсантъ-Саратов". 9 августа 2019

У разработчика документации к скоростному трамваю есть время до декабря

Определен разработчик, который займется подготовкой проекта первой очереди скоростного трамвая в Саратове. Это АО "Институт "Стройпроект". Организация позиционирует себя в качестве "одного из лидеров дорожной отрасли России в сфере комплексного проектирования и строительного контроля". Проект должен быть готов к 20 декабря этого года, однако саратовские власти надеются, что институт выполнит их осенью, что даст возможность получить средства на его реализацию уже в следующем году. Общественники уверены, что "компания с именем" сделает работу качественно, однако конечный продукт будет зависеть от уровня подрядчика.





Проект скоростного трамвая в Саратове подготовит АО "Институт "Стройпроект". Организация стала единственным участником аукциона, объявленного саратовской мэрией в июле этого года с начальной ценой контракта в 70 млн руб.

На сайте инженерной группы "Стройпроекта" указано, что она является "лидером дорожной отрасли России в сфере комплексного проектирования и строительного контроля". Институт запроектировал "множество дорожных сооружений в различных регионах России (скоростные автомагистрали, мосты, путепроводы, эстакады, тоннели)", в том числе искусственные сооружения Кольцевой автодороги и Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, инфраструктурные проекты к Чемпионату мира по футболу-2018 и Олимпиаде-2014 в Сочи, Бугринский мост через Обь в Новосибирске и многие другие. Разработать проектно-сметную документацию для первой очереди скоростного трамвая в Саратове надлежит в срок до 20 декабря этого года.

Как ранее сообщал "Ъ", строительство скоростной трамвайной линии было предусмотрено Генеральным планом Саратова от 2008 года, однако впервые этот вид сообщения был упомянут в городских газетах в 1960-х годах. Согласно презентации предпроекта, первый этап затронет модернизацию трамвайного маршрута №3, который связывает центр города и Ленинский район, второй - трамвая №11 (центр - поселок Солнечный), третий - №8 и 9 (центр - Заводской район). Скорость трамвайных маршрутов предполагается увеличить с 13-14 км/час до 30 км/час, а также сократить количество остановок. Планируется полностью заменить рельсовое полотно.

Заместитель генерального директора МУПП "СГЭТ" Павел Кузнецов не смог назвать точную стоимость проекта, сославшись на то, что она будет определена компанией - разработчиком.

Мэрия объявила конкурс на разработку проекта только после того, как в конце июня из-за его отсутствия Госдума отклонила законопроект о выделении Саратову еще 250 млн руб. на развитие скоростного трамвая. В сообщении в Instagram сторонников спикера Госдумы Вячеслава Володина говорилось, что "сентябрь - это тот срок, когда документация должна быть готова и пройдена госэкспертиза. Если и к этому моменту проект готов не будет, это ставит под угрозу реализацию строительства первой очереди скоростного трамвая".

Как рассказал в интервью радиостанции "Эхо Москвы в Саратове" заместитель генерального директора МУПП "СГЭТ" Виктор Бочкарев, проект к сентябрю подготовить не успеют, в лучшем случае это произойдет в декабре. Его слова попытался опровергнуть заместитель председателя городского комитета дорожного хозяйства, благоустройства и транспорта Сергей Кузнецов, заявивший, что власти "предпринимают все зависящие от них меры, чтобы проект был готов осенью".

Саратовский блогер, пишущий о проблемах общественного транспорта, Денис Жабкин не сомневается, что "компания с именем" подготовит качественный проект скоростного трамвая для Саратова, однако его исполнение зависит от других факторов. "Качественная реализация будет зависеть от денежных средств и уровня подрядчика, который возьмется за его исполнение", - считает эксперт. По его мнению, рассчитывать, что проектировщик исполнит задание досрочно, тоже не стоит. "Документацией установлен срок - до 20 декабря, и вряд ли подрядчик будет спешить, чтобы сократить эти сроки", - предположил господин Жабкин.

Для справки: Название компании: *Институт Стройпроект, АО* Адрес: *196158, Россия, Санкт-Петербург, Дунайский пр., 13, корп.2А* Телефоны: *+7(812)3310500* Факсы: *+7(812)3310505* E-Mail: most@stpr.ru; pressa@stpr.ru Web: <http://www.stpr.ru> Руководитель: *Суровцев Алексей Борисович, председатель Совета директоров; Журбин Алексей Александрович, генеральный директор* (Коммерсантъ-Саратов 09.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Дачное" вернулось на круги своя. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 12 августа 2019

Реконструкцию депо осуществит не занимавшаяся ранее этой деятельностью компания "Фортесс"

ГУП "Петербургский метрополитен" после жалобы в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) одного из участников конкурса на реконструкцию электродепо "Дачное" за 4,4 млрд рублей вынужден заключить контракт с ООО "Фортесс" (прежнее название — "НСК-Механизация"). Основной профиль компании — строительство жилых комплексов. Конкурентом "Фортесс" было ОАО "Метрострой", но компания не прошла отбор. Эксперты называют решение ведомства спорным.

На конкурс, объявленный в начале июня, подавали участие две компании: ОАО "Метрострой", которое строило все депо метрополитена, кроме "Южного" (оно должно появиться в Шушарах вместе с вводом станций Фрунзенского радиуса, достройку за "Трансстроем" ведет "Эталон ЛенСпецСМУ"), и "Фортесс".





Заявку первой признали несоответствующей требованиям конкурсной документации, вторая компания отбор комиссии прошла. Однако заказчик, ссылаясь на собственные положения о закупках, решил не заключать с компанией договор и объявить новый конкурс (см. "Ъ" от 11.07.2019). В ГУП объясняли это желанием привлечь к конкурсу нескольких участников. По данным "Ъ", в тендере также был заинтересован "Эталон ЛенСпецСМУ".

ООО "Фортесс" (51% принадлежит Даниилу Энгельке, еще 49% — Артуру Малахову) зарегистрировано во Всеволожске в 2006 году, выполняло строительные работы в жилых комплексах "Палаццо", "Солнечный город", "Чистое небо", "Легенда". Сведений об опыте работы компании в депо в открытых данных не указано. Телефоны компании в пятницу не отвечали. По данным "СПАРК-Интерфакс" (spark-interfax.ru), единственная закупка, в которой "Фортесс" принимала участие, состоялась в 2015 году. Тогда компания выиграла тендер на строительно-монтажные работы по клинике для АО "Главное управление обустройства войск" за 72,2 млн рублей.

После этого решения ГУП "Петербургский метрополитен" "Фортесс" обратилась в ФАС, где сочли жалобу обоснованной. Ведомство признало положение о закупках ГУПа противоречащим закону о закупках и обязало организатора заключить договор. В итоге 9 августа ГУП "Петербургский метрополитен" отменил предыдущие протоколы конкурсной комиссии и разместил итоговый документ, в котором говорится, что заказчик заключит договор с "Фортесс". При этом ГУП направил предложение о снижении цены контракта подрядчику, который уменьшил начальную стоимость только на 1,5%, до 4,38 млрд рублей. В ГУПе подчеркнули, что оспаривать решение ФАС в суде "вероятно, не будут". В "Метрострое" не прокомментировали информацию.

Работы по реконструкции депо "Дачное" на проспекте Стачек планируется начать в августе 2019 года и завершить в 2022 году. Реконструкция объекта расширит его площадь на 15%, позволит отремонтировать новый подвижной состав с асинхронными двигателями, а также увеличить скорость и объемы ремонта вагонов, отмечается на сайте ГУП. В рамках первого этапа работ обновят электромашинный цех, второго — производственный корпус. На третьем этапе реконструируют еще один производственный корпус и административные помещения. После работ в депо смогут проводить капитальный ремонт 80 вагонов, средний ремонт 180 вагонов и текущий ремонт 150 вагонов в год (ежегодная мощность на данный момент — до 170 вагонов). Это единственное в петербургском метрополитене ремонтное электродепо, которое работает конвейерным способом.

Юрист НЮС "Амулекс" Галина Гамбург напоминает, что на закупку фактически была подана только одна заявка. Второй участник не прошел комиссию, и конкурс признали несостоявшимся. Заключить договор с единственным участником можно было из-за срочности или если бы он был единственным изготовителем товара, в остальных случаях принимается решение о незаключении контракта, объясняет эксперт. Решение ФАС по спору госпожа Гамбург называет спорным. "223-ФЗ в отличие от 44-ФЗ не регламентирует последовательность действий заказчиков по результатам несостоявшихся закупок", — говорит она, отмечая, что порядок действий заказчика в этом случае указан в положении о закупке. "Если бы положение о закупках было сформулировано иным образом и позволяло бы в подобной ситуации принять решение о закупке у единственного поставщика, то решение ФАС было бы более убедительным", — заключает она.

Для справки: Название компании: *Петербургский метрополитен, ГУП* Адрес: 190013, Россия, Санкт-Петербург, Московский пр., 28 Телефоны: +7(800)3501155; +7(812)3145045 Факсы: +7(812)6061088; +7(812)3019811 E-Mail: shaveljv@metro.spb.ru; np@metro.spb.ru Web: <http://www.metro.spb.ru> Руководитель: *Гарюгин Владимир Александрович, начальник* (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 12.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Северсталь" реализует проект по брикетированию пыли сталеплавильного производства в рамках комплексной программы по снижению размещения отходов (Вологодская область).

"Северсталь" приступила к монтажу основного оборудования линии по брикетированию пыли газоочисток сталеплавильного производства Череповецкого металлургического комбината (ЧерМК), которая позволит перерабатывать и снова использовать в производстве до 23 тысяч тонн пыли в год.



Как сообщает генеральный директор дивизиона "Северсталь Российская сталь" Вадим Германов, пуск в эксплуатацию линии запланирован до конца 2019 года. На проектную мощность по переработке пыли она выйдет в 2020 году. В настоящий момент идет монтаж основного оборудования, поставщиком которого выступила компания "AMCOM LLC".



Уже смонтированы основные узлы и агрегаты линии, в частности, экструдер, смесители, станция подачи, конвейера, пульт управления, а также закрома для хранения готовых цинкосодержащих брикетов. Продолжаются работы по монтажу оборудования для приемки и выгрузки пыли, силовых линий и цепей управления линией, КИПиА. Шеф-монтажные и пуско-наладочные работы выполняет поставщик основного технологического оборудования.

Добавим, что и в рамках программы по снижению выбросов на ЧерМК продолжается реализация большого комплекса мероприятий. Они разработаны в рамках выполнения "майского" Указа Президента РФ по снижению валовых выбросов в крупных промышленных центрах.

"Северсталь" планомерно снижает воздействие на экологию в Череповце. В период с 2004 года по 2018 год реализована инвестиционная программа, направленная на снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Валовые выбросы в атмосферный воздух ЧерМК за это время были снижены на 45 000 тонн. Затраты, направленные на выполнение воздухоохраных мероприятий в период с 2004 по 2018 годы, составили более 11 млрд рублей. И работа в направлении природосбережения продолжается", – отмечает руководитель "Российской стали".

"Технология утилизации такого вида отходов, как пыль газоочисток, является новой для российской металлургии. Она позволит организовать рециклинг сталеплавильной пыли, при этом решая экологические задачи предприятия за счет снижения объема размещаемых отходов. Это еще один планомерный шаг в решении вопросов экологии, которым мы уделяем самое пристальное внимание. Стоимость инвестиционного мероприятия составит более 100 млн рублей. Готовые брикеты будут использованы в плавке электропечи, либо реализованы." - Вадим Германов - генеральный директор дивизиона "Северсталь Российская сталь"

Для справки: Название компании: Череповецкий металлургический комбинат (ЧерМК) Адрес: 162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30 Телефоны: +7(8202)530900 Факсы: +7(8202)530915 E-Mail: severstal@severstal.com Web: <http://chermk.severstal.com> Руководитель: Германов Вадим Евгеньевич, генеральный директор дивизиона "Северсталь Российская сталь" и ЧерМК

Для справки: Название компании: Северсталь, ПАО Адрес: 162608, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Мира, 30 Телефоны: +7(8202)530900; +7(495)9267766 Факсы: +7(8202)530915; +7(495)9267766 E-Mail: severstal@severstal.com Web: <http://www.severstal.com/rus> Руководитель: Мордашов Алексей Александрович, председатель Совета директоров; Шевелев Александр, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 13.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

К "Чижик" подключат новую сторону. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 13 августа 2019

Проект частного трамвая до Всеволожска инвестору придется согласовывать с двумя регионами

ООО "Транспортная концессионная компания" (ТКК), 20% в которой принадлежит девелоперу ПАО "Группа ЛСР", активизировало переговоры с властями Смольного и Ленобласти по проекту трамвайной линии до Всеволожска, о которой заявляли еще в 2016 году. На фоне планов ЛСР по застройке квартала на территории бывшего аэродрома Ржевка, говорят собеседники "Ъ", интерес оправдан. По данным "Ъ", строительство трамвайной линии будет реализовано в рамках концессии, стоимость проекта - 14,5 млрд рублей, сроки реализации - три года. Юристы отмечают, что ясное регулирование концессионного соглашения для нескольких регионов отсутствует.

В сентябре ТКК представит концепцию частной трамвайной сети по аналогии с "Чижиком" в Красногвардейском районе Петербурга между городом и областным Всеволожском, заявил директор компании Сергей Окутин. "Мы подготовили наше видение трассировки и приступим сейчас к презентации решений для Ленобласти и Петербурга. Первая презентация будет в сентябре, обратную связь от двух регионов рассчитываем получить до конца года",- сообщил господин Окутин. Речь идет о продлении существующего маршрута № 8, который запущен в 2018 году. Полностью движение на реконструируемой сети Красногвардейского района планируют запустить 1 сентября 2019 года.

"Любая история ГЧП, любая концессия - это индивидуальный проект. Надо смотреть. Участие двух субъектов (в концессионных соглашениях.- "Ъ") еще нигде не проработано, хотя давно обсуждается в стране. Мы первые, кто может это реализовать",- прокомментировал вице-губернатор Петербурга Эдуард Батанов.

По словам господина Окутина, два региона могут договориться о передаче полномочий одному из них, и он будет стороной, которая обеспечит обязательства концедента. Источники "Ъ", близкие к ТКК, говорят,





что участие трех сторон в переговорах - тяжелый процесс, учитывая то, что не исключено использование капитального гранта от публичной стороны. Как поясняют собеседники "Ъ", в трехсторонних отношениях непонятно, как распределить ответственность и участие между регионами, обязательства по выплате концессионных платежей. При этом, как отмечает собеседник "Ъ" в комитете по инвестициям, официального уведомления о заинтересованности компании в проекте Смольный еще не получал.

Начальник управления Ленинградской области по транспорту Павел Постовалов сообщил "Ъ", что ранее этот уже проект обсуждался, но из-за его высокой стоимости власти решили сосредоточиться на развитии железнодорожного и автомобильного сообщения. Он добавил, что область выступает против реализации проекта в рамках концессии. "Выплата минимального гарантированного дохода инвестору - это кабала на долгие годы. Глядя на опыт Петербурга, мы понимаем, что концессия - это дорого. Если это межрегиональный проект, то хотелось бы, чтобы в нем принял участие и федеральный бюджет, помимо областного и городского",- сказал господин Постовалов.

Источник "Ъ" в правительстве Ленобласти уверен, что идея создания частной трамвайной сети между Петербургом и Всеволожском стала снова обсуждаться из-за того, что группа ЛСР вернулась к проекту строительства квартала-миллионника на территории бывшего аэродрома Ржевка, озаботившись транспортной доступностью нового микрорайона. "Кроме как ЛСР больше этот проект никому не нужен. До Всеволожска ходят электрички и "Ласточки",- сказал собеседник "Ъ". Сама ЛСР сообщала, что в соответствии с генпланом в перспективе планируется подключение территории квартала к проектируемому продолжению Ириновского проспекта - автомобильной дороге М1 Санкт-Петербург - Всеволожск. По словам одного из собеседников "Ъ", девелопер может сосредоточиться именно на развитии автодороги. Руководитель Дирекции по развитию транспортной системы двух регионов Кирилл Поляков отмечает, что для перспективного квартала площадью 175 га, где будет построен 1 млн кв. м жилья, актуальны будут и "Ласточки", и трамвайное сообщение.

Предварительная стоимость строительства трамвайной линии до Всеволожска (ранее сообщалось, что длина линии может составить 7-8 км), по словам источника "Ъ" в ТКК, составит 14,5 млрд рублей, срок реализации - три года.

ООО "Транспортная концессионная компания" было создано в январе 2013 года. Владельцами ТКК являются ИК "Лидер" (60%), ПАО "Группа ЛСР" (20%), ОАО "Главная дорога" (10%) и ООО "Новое качество дорог" (10%). Соглашение о реконструкции трамвайной сети в Красногвардейском районе Петербурга Смольный и ТКК подписали в мае 2016 года. Стоимость реализации проекта, включая закупку подвижного состава и эксплуатацию в течение 30 лет, составляет 33,7 млрд рублей.

Юрист практики по инфраструктуре и ГЧП юрфирмы "Качкин и партнеры" Лусине Арутюнян отмечает, что законом о концессиях предусмотрена возможность провести совместный конкурс на право заключения концессионного соглашения для нескольких регионов. Однако отсутствует регулирование того, что происходит по итогам конкурса: сколько концессионных соглашений заключается (единое с двумя регионами и концессионером или два соглашения между концессионером с каждым из регионов). Потенциально возможно заключить единое соглашение, что снимает отдельные вопросы - например, как синхронизировать действие двух соглашений, в том числе как поступать, если есть основание для прекращения только по одному из соглашений, говорит эксперт. Кроме этого, отсутствует ясное регулирование по другим вопросам, в том числе по вопросам финансирования.

Управляющий партнер экспертной группы Veta Илья Жарский не исключает, что регионы могут заключить дополнительное соглашение, по которому регион-концедент будет получать от соседнего региона необходимые средства и помощь в реализации смежного проекта. "Сама по себе ситуация очень нестандартная для такого рода соглашений, и впоследствии она может привести к тому, что ответственные структуры за реализацию этой концессии могут между собой судиться по части определения, кто кому и сколько должен",- заключает эксперт.

Для справки: Название компании: Транспортная концессионная компания, ООО (ТКК) Адрес: 191167, Россия, Санкт-Петербург, ул. Исполкомская, 15, литер. а, пом. 318-325 Телефоны: +7(812)6793222 E-Mail: info@tkk-lrt.ru Web: <http://tkk-lrt.ru> Руководитель: Окутин Сергей Александрович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Группа ЛСР, ПАО Адрес: 190031, Россия, Санкт-Петербург, ул. Казанская, 36 Телефоны: +7(800)7707577; +7(812)4588143; +7(812)3331111 Факсы: +7(812)3121381 E-Mail: mail@lsrgroup.ru; press@lsrgroup.ru; pr@lsrgroup.ru Web: www.lsrgroup.ru; <http://kvartira.lsrgroup.ru> Руководитель: Молчанов Андрей Юрьевич, председатель Совета директоров, Генеральный директор; Соколов Максим Юрьевич, первый заместитель генерального директора «Группы ЛСР» (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 13.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Птичка высокого полета. "Деловой Петербург". 14 октября 2019

В бюджете текущего года предусмотрели дополнительно почти 1,7 млрд рублей для инвестора "Чижика"

Ко второму чтению корректировки бюджета на 2019–2021 годы комитет финансов подал поправку, предполагающую выделение на реализацию концессионного проекта 711 млн рублей.

"В декабре 2018 года мы с инвестором согласовали увеличение капитальных расходов. Инвестор брал на себя риски проектирования в отсутствие проекта планировки территории, поэтому договорились, что возможна заявка на компенсацию, но не выше 10 % от капитальных затрат. В ценах 2015 года это составляло 437 млн рублей, а сейчас — 675 млн рублей. Плюс 36 млн рублей — аренда земельных участков за время строительства трамвайной линии с учетом инфляции и НДС", — прокомментировал "ДП" глава комитета по инвестициям Роман Голованов появление поправки на 711 млн.

Еще одну поправку — на 981 млн рублей — также планировал внести Комфин Смольного, но в итоге ее подателем выступил бюджетно-финансовый комитет ЗакСа.

Средства попросили из резервного фонда правительства Петербурга.

Как пояснили "ДП" в комитете по инвестициям, город компенсирует расходы на вынос, перенос, строительство, реконструкцию и другие работы с инженерными коммуникациями и сетями, которые ТКК провела в рамках подготовки территории строительства трамвайной сети. Речь идет о таких коммуникациях, как наружное освещение, кабельные линии, сети связи, водоснабжение, канализация, тепловые сети, контактная сеть троллейбуса, газопроводы.

"Условиями концессионного соглашения предусмотрено, что подлежит компенсации сумма работ по строительству, реконструкции, переустройству, защите, восстановлению инженерных коммуникаций и сетей, превышающая 347 339 080 рублей. Общий объем выполненных работ составил 1 348 104 822 рубля", — прокомментировали "ДП" в ТКК.

"Ее (поправку на 981 млн. — Ред.) запросил Смольный. Когда он делал корректировку сам, почему-то не включил ее и попросил это сделать финансовый комитет. Я думаю, они просто не успевали внести губернаторскую поправку. Таким образом, в этом году "Чижик-Пыжик" нам будет стоить 2,4 млрд рублей. Я задавала специально этот вопрос", — объяснила депутат Ирина Иванова, входящая в бюджетно-финансовый комитет.

Добавим, помимо указанных компенсаций инвестору полагается минимальный гарантированный доход. Если ТКК его недобирает выручкой, разницу компенсирует бюджет. Сумму текущего года в комитете по инвестициям пока не озвучили.

Обе поправки депутаты хотя и критиковали, но одобрили.

Напомним, в августе 2019-го в Смольном обсуждалось дополнительное соглашение с инвестором с уточнением формулировок для компенсации по переустройству сетей, однако сейчас в ТКК утверждают, что "согласно условиям действующего концессионного соглашения, в этом нет необходимости".

"Компенсация понесенных расходов будет производиться в рамках особых обстоятельств, предусмотренных концессионным соглашением", — уточнил инвестор.

Генеральный директор ЦНИИПИ "Платная дорога" Вадим Коваленко отмечает, что подобная практика при заключении концессии действительно существует, однако говорить о выгоде отдельно того или иного условия для города в отрыве от контекста некорректно.

"Концессия предусматривает распределение рисков, выгод и ответственности, сбалансированность которых и следует оценивать в комплексе. И при грамотном структурировании условий соглашения выгоду получает и публичный партнер, и частный", — говорит Коваленко.

Справка

Концессионное соглашение о реконструкции трамвайной сети в Красногвардейском районе сроком на 30 лет Смольный и Транспортная концессионная компания (ТКК, 80 % принадлежит УК "Лидер" и аффилированным с ней компаниям, 20 % — ПАО "ЛСР") подписали в мае 2016 года. По условиям соглашения за этот период сумма выплаченных концессионеру средств из бюджета не должна превысить 33 млрд рублей.

По изначальному проекту расходы на реконструкцию путей с учетом закупки подвижного состава должны были составить не более 10,9 млрд. В итоге общий объем капитальных затрат превысил 13 млрд рублей. Из них 1,3 млрд рублей — средства бюджета.

Для справки: Название компании: Транспортная концессионная компания, ООО (ТКК) Адрес: 191167, Россия, Санкт-Петербург, ул. Исполкомская, 15, литер. а, пом. 318-325 Телефоны: +7(812)6793222 Е-



Mail: info@tkk-lrt.ru Web: <http://tkk-lrt.ru> Руководитель: Окутин Сергей Александрович, генеральный директор (Деловой Петербург 14.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Частные рельсы. "Коммерсантъ в Санкт-Петербурге". 14 октября 2019

Вагоны для новой линии трамвая в Петербурге может поставить ПК ТС или Stadler

Смольный и ООО "БалтНедвижСервис", выигравшее конкурс на создание трамвайной линии на юге Петербурга еще год назад, подписали концессионное соглашение о реализации проекта по маршруту "Станция метро "Купчино" - пос. Шушары - Славянка". Проектирование будет вестись до 2021 года, первый этап, от Купчино до Шушар, должен быть завершен к октябрю 2023 года, второй этап - до Славянки - к октябрю 2024 года. Выбор поставщиков трамвайных вагонов на линию еще не объявлен, но, по данным "Ъ", среди них ПК "Транспортные системы" (ПК ТС) и Stadler. Аналитики оценивают стоимость контракта на 22 трамвая для линии до 2,7 млрд рублей.



Инвестором проекта выступает строительная группа "АБЗ-1" Владимира Калинина и Газпромбанк, которые вложат в создание сети не менее 25,9 млрд рублей, сообщили в комитете по инвестициям. В "АБЗ-1" не уточняют объем собственных инвестиций и привлеченных средств. В Газпромбанке на запрос "Ъ" не ответили.

По данным "СПАРК-Интерфакс", "БалтНедвижСервис" создано в августе 2016 года. Его владельцами являются ООО "Балттехстрой" (70%), ЗАО "АБЗ Дорстрой", ООО "Инфраструктура ГЧП" и АО "Стройкомплектсервис" (по 10% у каждого). "Инфраструктура ГЧП" подконтрольна дочерним компаниям Газпромбанка, конечными бенефициарами остальных компаний являются физические лица.

Концессионное соглашение заключено на 30 лет. С момента ввода линии Смольный предусматривает выплату эксплуатационного платежа инвестору на протяжении 12 лет: его сумма зависит от выручки ООО "БалтНедвижСервис". Этот платеж частично покроет затраты на строительство линии, пояснили в "АБЗ-1", уточнив, что затраты на содержание трамвайной ветки и приобретение подвижного состава несет концессионер. Максимальная сумма эксплуатационного платежа - 58,1 млрд рублей, добавили в комитете по инвестициям, это около 4,8 млрд рублей в год на протяжении 12 лет.

Имя для новой сети еще выбирают. Аналогичный проект, который реализовывало ООО "Транспортная концессионная компания" (в акционерный капитал входят ИК "Лидер", ПАО "ЛСР", ООО "Новое качество дорог", РФПИ, саудовская Ayar International Investments Company), называется "Чижик".

Планируемая протяженность трамвайных путей от Купчино до Славянки - 21 км. ООО "БалтНедвижСервис" обязуется построить депо, закупить 22 трамвая, установить 15 остановок, время в пути составит 38 минут. Расчетный пассажиропоток на линии - 57 тыс. человек в сутки. Проектом предусмотрена закупка трехсекционных низкопольных трамваев, оборудованных кондиционерами, вместимость вагонов - 215 человек. Средняя скорость движения трамвая с учетом остановок - 25 км/час.

В "АБЗ-1" сообщили, что ведут переговоры с несколькими производителями. Для примера: подвижной состав для линии "Чижика" поставляла швейцарская Stadler, партия составила 23 трамвая, стороны не раскрывали сумму сделки, но аналитики оценивали ее в 2,3 млрд рублей. Основными поставщиками трамваев на рынок Петербурга являются структуры Усть-Катавского вагоностроительного завода, Stadler и ПК ТС, которая летом прошлого года перенесла производство из Твери в Петербург. По данным "Ъ", за контракт на поставку трамваев для Славянки могут побороться две последние. В Stadler на запрос "Ъ" не ответили. В ПК ТС сообщили, что находятся в переговорах с ООО "БалтНедвижСервис", техусловия на трамвай подходят под две марки производителя - "Витязь-М" и "Лев". Сроки производства партии из 22 трамваев для ПК ТС, одним из основных заказчиков которой является мэрия Москвы, составят около трех месяцев, уточнили в компании.

По данным BusinesStat, в 2016-2017 годах наблюдался значительный рост производства трамваев, который происходил на фоне поставок 300 трамваев в Москву, заключения договора между администрацией Москвы, обновления трамвайного парка перед чемпионатом мира по футболу, а также необходимости замены старых, изношенных трамваев с истекшим сроком эксплуатации. По итогам 2018 года объем производства трамваев в России немного снизился и составил 136 штук. По прогнозам BusinesStat, в 2019-2023 годах объем производства трамваев будет ежегодно расти и в 2023 году составит 180 штук. Росту производства главным образом будет содействовать модернизация трамвайного парка Москвы и Петербурга, отмечают аналитики.

Генеральный директор "Infoline-Аналитика" Михаил Бурмистров считает, что ни один из городов России, кроме Москвы, не способен финансировать и осуществлять строительство метрополитена в объемах, соответствующих потребностям растущего в результате ввода нового жилья пассажиропотока, поэтому



привлечение частного капитала в развитие трамвайных линий и покупку подвижного состава - это оптимальная схема решения транспортных проблем удаленных от центра районов Петербурга с массовой застройкой. Стоимость трехсекционных низковольтных трамваев сейчас составляет от 95 до 120 млн рублей, а в 2022 году вырастет примерно до 110-130 млн рублей, в зависимости от курса рубля к евро на момент поставки, говорит господин Бурмистров. Таким образом, стоимость контракта будет варьироваться в диапазоне от 2,3 до 2,7 млрд руб. Ключевым трендом в развитии рынков тягового и подвижного состава является переход к контрактам жизненного цикла, которые включают стоимость поставки и сервисного обслуживания в течение всего срока службы и позволяют заказчику минимизировать риски, связанные с техническим состоянием парка и его невыходом на линию, поэтому для частных инвесторов в концессионных проектах такая схема наиболее оптимальна, отмечает эксперт.

Для справки: Название компании: ПК Транспортные системы, ООО (ПК ТС) Адрес: 125466, Россия, Москва, ул. Соколово-Мещерская, 25 Телефоны: +7(499)4028049 E-Mail: info@pk-ts.org Web: <http://pk-ts.org> Руководитель: Дубровкин Александр Владимирович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Штадлер, ООО (Представительство компании Stadler в России) Адрес: 129090, Россия, Москва, ул. Каланчевская, 16, стр. 1, ком. 4Б Телефоны: +7(495)2690088 Web: <http://www.stadlerail.com/ru> Руководитель: Шиянов Рустем Викторович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Группа компаний АБЗ-1 Адрес: 195009, Россия, Санкт-Петербург, Свердловская наб., 4Б, оф. 503, Бизнес-центр "Феникс" Телефоны: +7(812)2442987; +7(812)3131824 Факсы: +7(812)3131823 E-Mail: info@abz-1.ru Web: <http://www.abz-1.ru> Руководитель: Гиндин Леонид Александрович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Газпромбанк [Акционерное общество] Адрес: 117420, Россия, Москва, ул. Наметкина, 16, корпус 1 Телефоны: +7(495)9137474; +7(495)9804313 Факсы: +7(495)9137319 E-Mail: mailbox@gazprombank.ru; pr@gazprombank.ru Web: <http://www.gazprombank.ru> Руководитель: Акимов Андрей Игоревич, председатель Правления (Коммерсантъ в Санкт-Петербурге 14.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство специальной железнодорожной техники РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях машиностроительных предприятий РФ, выпускающих технику на рельсовом ходу, но не предназначенную для перевозок (автомотрисы, локомотивы, рельсосмазыватели, строительные и ремонтные машины и пр.), а также производство и закупки данной техники в целом в России, по регионам, по предприятиям.

"Ремпутьмаш" планирует увеличить объем производства в два раза по сравнению с 2018 годом

Калужскому заводу "Ремпутьмаш" (входит в холдинг "Синара-Транспортные Машины") исполнилось 75 лет. Предприятие было создано в 1944 году на базе передислоцированных в Калугу двух путеремонтных заводов.

Сегодня завод производит путевые машины, используя передовые инженерные разработки, а также осуществляет текущий ремонт и сервисное обслуживание путевой техники. В планах предприятия в 2019 году увеличить объем производства в два раза по сравнению с 2018 годом. Калужский завод "Ремпутьмаш" является лидером российского рынка путевой техники. На своих площадях он выпускает новый инновационный комплекс ЩОМ-1400. Только за первое полугодие заказчику, ОАО "РЖД", было поставлено пять таких машин. Первым в России среди предприятий путевого машиностроения завод начал выпускать модули технического сопровождения и обслуживания МТСО. В первом полугодии этого года их произведено сорок три. В рамках программы импортозамещения сотрудники предприятия прошли обучение, и завод приступил к ремонту четырехсекционных подбивочных блоков. За шесть месяцев 2019 года отремонтировано 35 комплектов с использованием отечественных компонентов.

Как подчеркнул генеральный директор Калужского завода "Ремпутьмаш" Сергей Шунин, задача на ближайшие три года для всего дивизиона путевой техники, в том числе и для производственной площадки в Калуге, – это развитие экспортного направления и освоение новых видов продукции. "Предприятие полностью обеспечено заказами до конца текущего года. С учетом консолидации инжиниринговых и производственных компетенций в рамках дивизиона путевой техники СТМ на заводе будет обеспечен переход на модельный ряд путевой техники нового поколения, которая будет соответствовать потребностям и запросам РЖД, а также будет конкурентоспособной на мировых рынках", — отметил Сергей Шунин.



Для справки: Название компании: Калужский завод Ремпутьмаш, АО Адрес: 107078, Россия, Москва, ул. Новорязанская, 18 Телефоны: +7(4842)900724; +7(4842)514943; +7(495)6633216; +7(495)6633218; +7(4842)514905 Факсы: +7(4842)900720; +7(4842)514943 E-Mail: press@rempm.ru Web: <http://www.rempm.ru> Руководитель: Шунин Сергей Владимирович, генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 15.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Предприятие Уралвагонзавода изготовило оборудование для космодрома "Восточный".

Компания "Уралкриомаш", входящая в структуру группы "Уралвагонзавод" Госкорпорации Ростех, готова отправить заказчику партию уникальных инфраструктурных элементов для оборудования второй очереди космодрома "Восточный" – специализированные емкости для подачи воды на стартовый стол космического ракетного комплекса "Ангара-А5". Во время всех запусков с космодрома оборудование работало в штатном режиме. Работы ведутся в рамках выполнения государственного заказа.

"Разработку вспомогательного комплекса – системы подачи воды для охлаждения стартового стола делали впервые. С задачей полностью справились. Мы готовы продолжить работу по созданию оборудования для сверхтяжелой "Ангары", – рассказал директор по операционной деятельности и развитию "Уралкриомаша" Павел Забродский. – В настоящее время согласовываем исходные данные и проект с заказчиком ЦЭНКИ НИИСК. И как только будет дан старт – приступим к работе".





Кроме того, "Уралкриомаш" разработал и изготовил системы заправки тяжелой "Ангары" нафтилом и жидким кислородом. Первые резервуары для хранения топлива объемом 180 кубометров сданы заказчику – Центру эксплуатации объектов наземной космической инфраструктуры (ЦЭНКИ) в августе 2018 года. Поставка оборудования идет в соответствии с утвержденным графиком. Как отметил Павел Забродский, "Уралкриомаш" уже 65 лет успешно проектирует и создает наземные заправочные комплексы для космических стартов, начиная со знаменитого "Гагаринского".

В рамках Федеральной целевой программы по подготовке инфраструктуры космодрома "Восточный" "Уралкриомаш" работает с 2012 года. Для возведения первой очереди космодрома на предприятии создан уникальный наземный заправочный комплекс для ракеты-носителя "Союз". Он работает сразу с несколькими типами горючего: керосином и нафтилом. Все этапы производственной цепочки - от разработки конструкторской документации до пуско-наладочных работ на космодроме выполнили специалисты "Уралкриомаша".

Для справки: Название компании: *Уралкриомаш, АО* Адрес: *622051, Россия, Нижний Тагил, Восточное шоссе, 24* Телефоны: *+7(343)5335686; +7(3435)344154* Факсы: *+7(3435)401287* E-Mail: cryont@cryont.ru Web: <http://www.cryont.ru> Руководитель: *Мягков Борис Анатольевич, председатель Совета директоров; Скоропупов Дмитрий Александрович, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 10.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОАО "РЖД" направило около 761 млн рублей на обновление тяжелой техники для ремонта пути на Забайкальской железной дороге.

В 2019 году ОАО "РЖД" инвестировало в обновление и модернизацию тяжелой техники для ремонта пути на Забайкальской магистрали 760,7 млн рублей. На эти средства приобретены 9 единиц специализированного железнодорожного подвижного состава. В их числе путеукладочные краны, кран для укладки стрелочных переводов и состав для их перевозки, машина по выправке пути, уплотнению и отделке балластной призмы, самоходные платформы для перемещения пакетов рельсошпальной решетки на месте проведения работ по модернизации пути.

Также парк техники пополнился бульдозерами, автогрейдерами и погрузчиками.

Напомним, что в 2019 году на полигоне Забайкальской железной дороги ведутся работы по ремонту 395 км пути, укладке 144 стрелочных переводов и смене рельсов на участках магистрали общей протяженностью 210 км.

Для справки: Название компании: *ОАО РЖД* Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: *+7(499)2629901* Факсы: *+7(499)2629095* E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления* (INFOline, ИА (по материалам компании) 17.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)





Производство компонентов для железнодорожного машиностроения РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий РФ, занимающихся производством комплектующих (колес, тележек, рам, балок, а также систем управления, красок, сидений для пассажирских вагонов и тп), информация о производстве комплектующих, заключении и ходе реализации контрактов на поставку компонентов на предприятия железнодорожного машиностроения.

РЖД готовится к созданию единого центра снабжения и закупок.

ОАО "РЖД" выпустило приказ о структурных преобразованиях в сфере обеспечения материально-техническими ресурсами и организации закупочной деятельности. Приказ связан с созданием единого центра снабжения и закупок. Основные его положения: центр организации закупочной деятельности будет упразднен, Росжелдорснаб переименуют в Центральную дирекцию закупок и снабжения – филиал ОАО "РЖД". Центральная дирекция закупок и снабжения, помимо этих двух функций, будет выполнять функции, ранее возлагаемые на Центр организации закупочной деятельности. Штат упраздненного центра будет передан в новую дирекцию с соответствующим фондом оплаты труда. Признаны утратившими силу приказ ОАО "РЖД" от 15 декабря 2011 г. № 184 "Об утверждении структуры органа управления Росжелдорснаба" и пункт 2 приказа ОАО "РЖД" от 13 июня 2012 г. №51 "О реорганизации внешнеторговой деятельности ОАО "РЖД".



Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2
Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ia.rzd-partner.ru) 08.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Росатом" продаст убыточный завод в Карелии компании Бокарева.

Холдинг "Транспортные компоненты", близкий к бизнесмену Андрею Бокареву, купит 75% литейного завода "Петрозаводскмаш" у машиностроительной "дочки" "Росатома". В качестве оплаты сделки к нему перейдет долг завода, полагает эксперт



Федеральная антимонопольная служба (ФАС) разрешила холдингу "Транспортные компоненты" (ХТК) приобрести 75% литейного завода "Петрозаводскмаш", говорится в сообщении на сайте ведомства.

"Петрозаводскмаш", находящийся в Карелии, принадлежит структуре "Росатома" "АЭМ-технологии". Согласно данным СПАРК, этот завод с 2014 года наращивает убытки, по итогам 2018 года чистый убыток предприятия достиг 689 млн руб. На "Петрозаводскмаше" производится оборудование для реакторов атомных станций, например для индийской АЭС Куданкулам. Завод обладает соответствующей лицензией Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору.

Представитель "Атомэнергомаша" подтвердил РБК факт переговоров по продаже завода, но детали сделки обещал предоставить после ее завершения. "Атомэнергомаш", по его словам, оставит себе 25% предприятия. В ХТК не ответили на запрос РБК.

Холдинг "Транспортные компоненты", согласно информации на его сайте, объединяет несколько предприятий в сфере транспортного машиностроения в России, его связывают с совладельцем "Трансмашхолдинга" Андреем Бокаревым (Forbes весной 2019 года оценил состояние Бокарева в \$1,5 млрд, поместив его на 62-е место в рейтинге крупнейших российских бизнесменов). ХТК принадлежит кипрской "Тадорикс Консалтантс Лимитед", которая также владеет "Трансмашдизелем" — партнером "Трансмашхолдинга".

"Ростех" привлек "Транспортные компоненты" к управлению предприятиями концерна "Тракторные заводы". В конце прошлого года ХТК приобрел имущественный комплекс Торжокского вагоностроительного завода, находившегося с 2016 года в состоянии банкротства. ХТК, согласно СПАРК, завершил 2018 год с прибылью в 5,2 млрд руб., но не от операционной деятельности, а от участия в других организациях.



У литейного завода "Петрозаводскмаш" долг, по данным СПАРК, на конец 2017 года достигал 1,7 млрд руб. Поэтому, скорее всего, в качестве оплаты по сделке компания, связанная с Бокаревым, просто возьмет на себя обслуживание основной части долга предприятия, сказал РБК директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов.

Литейный завод даст ХТК гибкость в части изготовления нестандартных заготовок для транспортного машиностроения, предполагает Худалов. С учетом способностей Бокарева по реанимации убыточных промышленных предприятий существует надежда на восстановление его работоспособности, добавляет эксперт.

Для справки: Название компании: Холдинг Транспортные компоненты, ООО (Холдинг Транскомпонент) Адрес: 101000, Россия, Москва, ул. Большая Лубянка, 22 Телефоны: +7(495)9270136 E-Mail: info@transcomponent.ru Web: <http://transcomponent.ru> Руководитель: Кондратьев Сергей Александрович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Петрозаводскмаш (филиал АЭМ-технологии, АО) Адрес: 185031, Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, ул. Зайцева, 65 Телефоны: +7(8142)716500; +7(8142)716800 Факсы: +7(8142)703042 E-Mail: info@pzm.su Web: <http://www.aemtech.ru> Руководитель: Марченко Павел Юрьевич, директор по операционной деятельности (РосБизнесКонсалтинг 14.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Резидент TOP создал вагоноколесную мастерскую в Амурской области.

Компания "ВКМ Буря" запустила на территории опережающего развития "Приамурская" вагоноколесную мастерскую. Инвестиционный проект общей стоимостью 138 млн рублей резидент реализовал по соглашению с АО "Корпорация развития Дальнего Востока". На предприятии создано 71 рабочее место, предполагается расширение штата работников.

Проект резидента TOP направлен на повышение транспортной безопасности на железной дороге. Специалисты мастерской производят капитальный ремонт колесных пар, полную ревизию колесных пар и букс с роликовыми подшипниками.

PreviousNext

Ожидается, что наличие новой вагоноколесной мастерской также окажет влияние на улучшение логистической инфраструктуры на Дальнем Востоке. Основными клиентами ООО "ВКМ Буря" являются операторы железнодорожного подвижного состава.

"Мы закупили новейшее станковое оборудование. Например, за вчерашний день отремонтировали 8 колесных пар, выходим на проектную мощность. Годовой объем ремонта – до 7200 колесных пар, – рассказал генеральный директор ООО "ВКМ Буря" Николай Трудолюбков. – При реализации проекта мы пользуемся налоговыми льготами, положенными резидентам TOP, и получаем комплексную поддержку от Корпорации развития Дальнего Востока".

Напомним, в начале 2019 года была расширена TOP "Приамурская". В её границы вошел земельный участок в Бурейском районе, где и реализован проект "ВКМ Буря".

Территория опережающего развития "Приамурская" создана в соответствии с постановлением Правительства от 21 августа 2015 года №879. Сегодня на TOP 8 резидентов, которые реализуют проекты на сумму более 124,6 млрд рублей, будет создано 1565 рабочих мест.

Для справки: Название компании: Корпорация развития Дальнего Востока, АО (КРДВ) Адрес: 690091, Россия, Приморский край, Владивосток, пр. Океанский, 17, каб. 1403 Телефоны: +7(423)2225558P112; +7(423)2225558P521; +7(800)7075558; +7(423)2225558P120 E-Mail: info@erdc.ru Web: <http://www.erdс.ru> Руководитель: Кануков Аслан Султанович, и. о. генерального директора (Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока 13.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

За 1 полугодие 2019 года Чебоксарский агрегатный завод увеличил производственные показатели на 200% (Чувашская Республика).

В начале августа перед трудовым коллективом ПАО "ЧАЗ" выступили



пАО ЧА3



руководители и профсоюзные лидеры, доложившие о результатах работы предприятия за первое полугодие 2019 года.

Рассказывая об итогах производственной деятельности за прошедшие шесть месяцев, директор по производству "ЧАЗ" Сергей Захаров отметил, что по сравнению с аналогичным периодом 2018 года предприятие сумело продемонстрировать ощутимую положительную динамику, увеличив объем выпуска продукции в два раза.

– Наибольшего роста ПАО "ЧАЗ" достиг по железнодорожному направлению, – отметил Сергей Николаевич. – Начиная с января 2019 года объем продукции для РЖД увеличился в 2,7 раза.

Касаясь работы технических служб Чебоксарского агрегатного завода, технический директор ПАО "ЧАЗ" Михаил Квасников доложил, что в течение первого полугодия 2019 года было освоено производство 35 наименований новых изделий. "Серийное производство данной номенклатуры принесет предприятию дополнительно 77 млн. рублей, – подчеркнул Михаил Борисович. – В стадии проработки находится еще 244 новых изделия, успешное освоение которых позволит значительно расширить линейку производимой заводом продукции".

Докладывая об итогах работы, коммерческий директор ПАО "ЧАЗ" Григорий Троицкий отметил, что первое полугодие 2019 ознаменовалось налаживанием процесса закупки материалов, что положительным образом отразилось на наполнении потоков производственных циклов ПАО "ЧАЗ" и, соответственно, стабилизации отгрузок в адрес сбытовых компаний.

Как доложила директор по персоналу и административно-хозяйственным вопросам ПАО "ЧАЗ" Наталья Адрова, все запланированные мероприятия в области трудовых отношений осуществлялись по установленному графику – регулярно велась переподготовка работников, повышение их квалификации без отрыва от производства, создавались новые рабочие места и осуществлялся стабильный прием сотрудников.

– По состоянию на 1 июля 2019 года трудовой коллектив предприятия насчитывает 2 725 человек. Приоритетным направлением является комплектование по остродефицитным рабочим специальностям, – рассказала Наталья Анатольевна. – Для дополнительной мотивации линейных руководителей этим летом запущен проект "Школа мастеров". По итогам учебных курсов будет произведена оценка профессионального мастерства линейных управленцев, которая станет главным критерием для их последующего материального стимулирования.

Резюмируя итоги исполнения коллективного договора, председатель профкома ПАО "ЧАЗ" Валерий Жигарев озвучил суммы, выделенные профсоюзной организацией на материальную помощь работникам предприятия, проведение спортивных и культурно-массовых мероприятий, поддержку заводского совета молодежи, подготовку и обучение профсоюзных лидеров. Среди главных достижений предприятия за минувшие шесть месяцев Валерий Жигарев назвал стабильную выплату заработной платы, размер которой по сравнению с прошлым годом увеличился на 36%.

Подводя итоги встречи, заместитель генерального директора по производственно-техническим вопросам ПАО "ЧАЗ" Сергей Ермаков поблагодарил трудовой коллектив агрегатчиков за плодотворную работу, результатом которой стало увеличение производственных показателей завода на 200%.

– Однако поводов расслабляться нет, так как предприятие еще не достигло запланированного уровня, чему виной слишком длительный период вынужденных простоев, – подчеркнул Сергей Алексеевич. – Так что впереди у нас напряженный и ответственный период, требующий консолидированных усилий каждого работника завода.

Для справки: Название компании: *Чебоксарский агрегатный завод, ПАО (ЧАЗ)* Адрес: 428022, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, пр. Мира, 1 Телефоны: +7(8352)309954 Факсы: +7(8352)282212 E-Mail: chaz@chaz.ru Web: <http://www.chaz.ru> Руководитель: Шпак Игорь Иванович, генеральный директор (Портал машиностроения 12.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Ж/д совет СНГ согласовал переход с 2021 г грузовых вагонов РФ на кассетные подшипники.

Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ согласовал переход с 2021 года российского парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа с роликовых, передает корреспондент РИА Новости итоги голосования.

Представитель российской делегации от РЖД замгендиректора Павел Иванов прочитал следующую формулировку, предлагая утвердить вопрос: "Поручить комиссии по вагонному хозяйству рассмотреть проекты руководящих документов по вопросам обеспечения ремонта вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа на железнодорожных администрациях, на которых они будет курсировать".





"Изменения в руководящий документ в части применения подшипников кассетного типа на грузовых вагонах приписки РФ не ограничивает в дальнейшем курсирование по территории РФ грузовых вагонов приписки других железнодорожных администраций с колесными парами, укомплектованными цилиндрическими роликовыми подшипниками", - сообщил Иванов.

Затем вопрос был вынесен на голосование. Всего голосовало 14 железнодорожных администраций. Против высказались Казахстан, Украина, Узбекистан, Грузия. Остальные "за". "По положению решение принимается большинством голосов - две трети и более. Решение принято и пункт будет внесен в проект протокола", - резюмировал итоги голосования сопредседатель совета, так как он проходит в Белоруссии, глава Белорусской железной дороги Владимир Морозов.

Сейчас около 90% грузовых вагонов в РФ оборудованы кассетными подшипниками. Представитель РЖД сообщил РИА Новости, что переход на использование кассетных подшипников позволит существенно повысить безопасность движения на железных дорогах и снизить затраты собственников подвижного состава. Там добавляли, что многолетняя практика эксплуатации вагонов с кассетными подшипниками свидетельствует о том, что они в четыре раза надежнее роликовых.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: 107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2 Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: http://rzd.ru/ Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (ПРАЙМ 16.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Производственные результаты "Промлит" за 9 месяцев 2019 года

Ведущий отечественный производитель крупного вагонного литья демонстрирует очередные производственные достижения. По итогам прошедших девяти месяцев среднемесячный выпуск продукции на ООО "Промлит" увеличился в 3,3 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Целевой план производства, утвержденный на текущий год, предусматривает выпуск 43817 тонн литья. По итогам девяти месяцев трудовой коллектив Промлита уже на 77% исполнил поставленную на год задачу, произведя 33831 тонну литейной продукции.

На сегодняшний день львиную долю продукции завода составляет крупное вагонное литье, в котором остро нуждаются операторы железнодорожного подвижного состава. В сентябре по железнодорожному направлению предприятие произвело на 206,4 тонн литья больше, чем в прошлом месяце. По тракторной номенклатуре увеличение объемов производства по сравнению с августом выросло на 20%.

Основной задачей ООО "Промлит" является полноценная загрузка производственных мощностей, поступательное увеличение объемов производства и расширение рынков сбыта. Руководство завода промышленного литья убеждено, что предприятие обладает необходимыми производственными, технологическими и трудовыми ресурсами, чтобы обеспечить вагоностроителей качественным литьем в нужном объеме.

Для выполнения производственных планов на предприятии продолжается интенсивный набор персонала - в сентябре трудоустроено 137 человек. Сегодня в ООО "Промлит" требуются:

- монтажники СТС и оборудования;
- сборщики форм;
- слесари-ремонтники;
- слесари по ремонту и эксплуатации газового оборудования;
- стропальщики;
- электрогазосварщики;
- формовщики машинной формовки;
- электромонтеры по ремонту оборудования.

Одной из самых "горящих" остается вакансия обрубщика, заработная плата которых достигает 150 тыс. рублей и более. Для вновь устроившихся обрубщиков действует программа дополнительного материального стимулирования, благодаря которой в период обучения им выплачивается "стипендия" в размере 25 тысяч рублей.

Для Справки: Концерн "Тракторные заводы" представлен крупнейшими градообразующими предприятиями, расположенными на территории Чувашской республики. В его состав входят основные промышленные предприятия: ПАО "Промтрактор", ПАО "Чебоксарский агрегатный завод", АО "Промтрактор-Вагон", ООО "Промлит"; инжиниринговая компания ООО "МИКОНТ"; сбытовые компании ООО "ЧЕТРА", ООО "Волжский комбайновый завод", сервисная организация ООО "Сервис Промышленных Машин". Численность занятых на предприятиях и организациях Концерна на территории Чувашской республики составляет около 10 тыс. человек.





Продукция промышленных предприятий "Тракторных заводов" востребована в горнодобывающей отрасли, дорожном и инфраструктурном строительстве, нефтегазовом секторе, железнодорожной отрасли и сельском хозяйстве.

ПАО "Промтрактор" - завод, входящий в число мировых предприятий-лидеров по производству тяжёлой бульдозерно-рыхлительной и трубоукладочной техники для топливно-энергетического комплекса, золотодобывающей, нефтегазовой, угольной, горнорудной отраслей, строительной индустрии и дорожного хозяйства.

ООО "Промлит" - одно из самых современных и крупных отечественных литейных производств, занимающихся изготовлением крупного и среднего литья железнодорожного назначения, чугунного и стального литья для автомобильной и тракторной промышленности.

ПАО "Чебоксарский агрегатный завод" - ведущее отечественное предприятие по производству ходовых систем и запасных частей для гусеничной техники в России и странах СНГ.

АО "Промтрактор-Вагон" - современное российское вагоностроительное предприятие, специализирующееся на производстве грузовых вагонов, вагонных тележек, колесных пар и запасных частей подвижного состава.

Для справки: Название компании: *Промтрактор-Промлит, ООО (Чебоксарский завод промышленного литья)* Адрес: 428028, Россия, Чувашская Республика, Чебоксары, пр. Тракторостроителей, 101, ООО «Промтрактор-Промлит» Телефоны: +7(8352)307813; +7(8352)304184; +7(8352)307543 Факсы: +7(8352)304191 E-Mail: okid_pl@promtractor.ru Web: <http://www.promlit.com> Руководитель: Гиске Игорь Владимирович, исполнительный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 21.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

О принятии к руководству и исполнению итогов семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

В соответствии с пунктом 10.15 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2019, № 12, ст. 1310), п р и к а з ы в а ю:

Принять к руководству и исполнению протокол семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, состоявшегося 15-16 октября 2019 г. в г. Минске (Республика Белоруссия).

Министр Е.И. Дитрих

Скачать протокол (архив zip) можно [по ссылке](#)



Для справки: Название компании: *Российская Федерация, Министерство транспорта (Минтранс)* Адрес: 109992, Россия, Москва, ул. Рождественка, 1, стр. 1 Телефоны: +7(499)4950000; +7(499)4950001; +7(499)4950000P1041; +7(499)4950000P1042; +7(499)4950704 Факсы: +7(499)4950010 E-Mail: info@mintrans.ru Web: <http://www.mintrans.ru> Руководитель: Дитрих Евгений Иванович, министр (INFOLine, ИА (по материалам Министерства транспорта) 25.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство сырья для железнодорожного машиностроения РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных показателях металлургической отрасли, поставках сырья на предприятия (материалы, в которых есть упоминание железнодорожной отрасли, если показатели металлургического производства даны в контексте их потребления именно отраслью железнодорожного машиностроения)

Челябинские металлурги пополнили ассортимент своей продукции

Челябинский металлургический комбинат, входящий в Группу "Мечел", начал выпускать ещё один вид металлопроката. Новое изделие, которым является неравнополочный уголок, пользуется большим спросом в вагоноремонтной и вагоностроительной промышленности.

Одна сторона уголка составляет 160 миллиметров, другая – всего 100. Этот уголок производится методом горячего проката на рельсобалочном стане комбината. Помимо производства вагонов его активно применяют и в других областях. Строители используют его для укрепления различных перекрытий, бетонных конструкций, при его помощи выравнивают оконные и дверные проемы. Этот вид проката отличает повышенная стойкость к динамическим нагрузкам и ударопрочность, именно поэтому он и пользуется такой популярностью.

Главный инженер предприятия Владимир Капнин так отозвался о пополнении ассортимента: "Освоив производство неравнополочного уголка, ЧМК расширил линейку изделий для вагоностроения. Это конкурентное преимущество, которое позволит получать комплексные заказы". Стоит отметить, что это уже 74 вид продукции, выпускаемый рельсобалочным станом завода. При необходимости комбинат сможет ежемесячно выпускать до 2 тысяч тонн этого проката.



Для справки: Название компании: Челябинский металлургический комбинат, ПАО (ЧМК) Адрес: 454047, Россия, Челябинская область, Челябинск, ул. 2-я Павелецкая, 14 Телефоны: +7(351)7253066; +7(351)7254305; +7(351)7254048 E-Mail: ekaterinadoldina@mechel.ru Web: <http://www.mechel.ru/sector/steel/cmk> Руководитель: Щетинин Анатолий Петрович, управляющий директор (Вечерний Челябинск 24.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На "Бежицкой стали" в Брянской области идет масштабная модернизация.

Представители федерального холдинга оценили ход работ.

Продолжается второй этап модернизации производства на одном из крупнейших предприятий Брянщины АО "ПО "Бежицкая сталь". 29 октября на предприятии рассказали, что реализация многомиллиардного проекта ведется благодаря инвестиционной программе Трансмашхолдинга. Делегация во главе с Алексеем Воротилкиным — заместителем генерального директора Трансмашхолдинга, посетила предприятие. Главная тема встречи — вопросы создания на базе брянского завода Центра компетенций по выпуску стального литья и его механической обработки. На предприятии будет сосредоточено всё литейное производство холдинга, в связи с этим, "Бежицкая сталь" расширит выпускаемую продукцию, на заводе будет осуществляться не только отливка, но и механическая обработка изделий, это позволит получателям продукции производить лишь заключительные операции перед монтажом изделий.



Для справки: Название компании: ПО Бежицкая сталь, АО Адрес: 241038, Россия, Брянская область, Брянск, ул. Сталелитейная, 1 Телефоны: +7(4832)715953; +7(4832)549954 Факсы: +7(4832)717100 E-Mail: priemn@bstal.ru Web: <http://www.bstal.ru> Руководитель: Мочалин Игорь Валерьевич, генеральный директор (zhnews.ru)

Для справки: Название компании: Трансмашхолдинг, АО Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 Телефоны: +7(495)7447093; +7(495)6608950 Факсы: +7(495)7447094 E-Mail: info@tmholding.ru; press@tmholding.ru Web: <http://www.tmholding.ru> Руководитель: Бокарев Андрей Рэмович, президент;



Ледовских Анатолий Алексеевич, председатель Совета директоров; Липа Кирилл Валерьевич, генеральный директор (29.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Деятельность локомотиворемонтных предприятий РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о локомотивном ремонте и локомотивном сервисе

Уссурийский ЛРЗ улучшил систему менеджмента качества после сертификации по стандарту ISO/TS.

Уссурийский локомотиворемонтный завод (УЛРЗ, входит в Группу компаний "ЛокоТех") прошел первый инспекционный аудит после сертификации по стандарту ISO/TS 22163:2017 менеджмента качества.



Завод получил сертификат по стандарту ISO/TS в 2018 году. Тогда система менеджмента качества предприятия была оценена на 68%. В 2019 году инспекционный аудит на Уссурийском ЛРЗ проведен международным холдингом DQS. Специалисты отметили, что предприятие удачно применяет методику системы качества. За прошедший год реализованы многие рекомендации аудиторов. И в этом году степень соответствия системы менеджмента качества УЛРЗ составила 70%.

В основе ISO/TS 22163:2017 лежит ISO 9001:2015 и международный стандарт железнодорожной промышленности IRIS. Переход на новую версию связан требованиями главного заказчика ОАО "РЖД". Мониторинг и измерение функционирования процессов системы менеджмента качества на предприятии осуществляются путем реализации процедур внутреннего аудита, оценки удовлетворенности потребителей, анализа претензий и рекламаций, анализа достижения целей в области качества, а также бизнеса и безопасности движения.

Уссурийский локомотиворемонтный завод - базовое предприятие "ЛокоТех" на Дальнем Востоке, призванное обеспечить потребности ОАО "РЖД", сервисных локомотивных депо и предприятий промышленности в капитальном ремонте и модернизации тепловозов, поставке ремонтных комплектов и запасных частей. На заводе трудятся около 3 тысяч человек.

На Уссурийском ЛРЗ производится капитальный и средний ремонт тепловозов серий ТЭ10 в/и, ТЭМ-2, ТЭМ-7(ТЭМ-7А), М62 в/и, ремонт дизелей модификаций 10Д100, 1А-9ДГ исп. 2, 1А-9ДГ исп. 3, ПДГ1М, 2А-9ДГ, 11-26ДГ, 2-26ДГ и Д49.

ООО "ЛокоТех" управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО "ЛокоТех-Сервис", АО "Желдорремаш", ООО "ЛокоТех-Лизинг", ООО "Торговый дом ЛокоТех", ООО "ЛокоТех-Промсервис" и другие.

Группа компаний ЛокоТех" имеет более 250 производственных площадок по всей территории страны.

Для справки: Название компании: ЛокоТех, ООО (Локомотивные технологии) Адрес: 109074, Россия, Москва, Славянская площадь, 2/5/4 стр. 3 Телефоны: +7(499)6382298; +7(800)6000669 E-Mail: info@locotech.ru Web: <http://www.locotech.ru> Руководитель: Маврин Александр, генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 08.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ФРП одобрил займ "Желдорремаш" на 320 млн рублей для развития локомотиворемонтных мощностей Челябинского ЭРЗ.

АО "Желдорремаш" (входит в Группу компаний "ЛокоТех") получило одобрение на займ Фонда развития промышленности (ФРП) на 320 млн рублей на развитие Челябинского электровозоремонтного завода (ЧЭРЗ). Соответствующее решение принял экспертный совет ФРП.



Средства будут направлены на модернизацию производства секций и уравнивателей якоря тягового электродвигателя для локомотивов на Челябинском ЭРЗ.

Секции и уравниватели якоря являются важными структурными элементами тягового электродвигателя, обеспечивающими преобразование электрической энергии в кинетическую, приводящую к вращению колёс и движению подвижного состава.

В настоящее время на производстве применяется технология, при использовании которой срок изготовления комплекта составляет 8 часов. Использование современной автоматической линии позволит выпускать аналогичный комплект секций и уравнивателей за 1,5 часа.



"Данный проект призван повысить эффективность производства и качество выпускаемых компонентов изоляции якоря тягового электродвигателя, обеспечить повышение надёжности локомотивов РЖД. Предлагаемые нами инновации требуют привлечения значительных средств. Поэтому поддержка Фонда развития промышленности для нас очень важна", — рассказал управляющий директор - директор филиала "ЛокоТех-Электромашинный дивизион" Виталий Пулях.

Проект также предусматривает разработку новой системы изоляции секций и уравнивателей якоря из лучших российских материалов, адаптированную для автоматического производства. Кроме того, новая производственная линия позволит повысить качество, при этом снизив себестоимость продукции и сократив количество отходов медного провода и изоляционных материалов.

Фонд развития промышленности создан по инициативе Минпромторга РФ для модернизации российской промышленности, организации новых производств и обеспечения импортозамещения.

Программы ФРП позволяют российским предприятиям получить доступ к льготному заемному финансированию, необходимому для запуска производств уникальных отечественных продуктов, а также аналогов передовых международных разработок.

Аналог предоставляет займы под 1%, 3% и 5% годовых сроком до 7 лет в объеме от 5 до 750 млн рублей, стимулируя приток прямых инвестиций в реальный сектор экономики.

ООО "ЛокоТех" управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.

В периметр группы управляемых активов входят ООО "ЛокоТех-Сервис", АО "Желдорремаш", ООО "ЛокоТех-Лизинг", ООО "Торговый дом ЛокоТех", ООО "ЛокоТех-Промсервис" и другие.

Группа компаний ЛокоТех имеет более 250 производственных площадок по всей территории страны.

Для справки: Название компании: Желдорремаш, АО Адрес: 127018, Россия, Москва, ул. Октябрьская, 5, стр. 8 Телефоны: +7(499)2621737; +7(499)2628292; +7(499)2628848; +7(499)2606965; +7(499)2621330 Факсы: +7(499)2628828; +7(499)2624784 E-Mail: ovt-zdrm@css-rzd.ru; ovt@zdrm.org.rzd; info@ao-zdrm.ru Web: <http://zdrm.locotech.ru> Руководитель: *Пронников Юрий Викторович, генеральный директор; Пронников Юрий Викторович, Генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 25.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Решение "ЛокоТех" признано лучшим в конкурсе 1С "Проект года".

Группа компаний "ЛокоТех" стала лауреатом премии 1С "Проект года". Решение "Внедрение системы оперативного управления производством" признано победителем в номинации "Лучший территориально-распределенный проект".



Проект реализован совместно с ИТ-компанией КРОК в 2017-2018 гг. По его итогам автоматизировано более 3 тыс. рабочих мест на заводах "ЛокоТех".

Основные цели внедрения системы: унификация процессов управления производством и контроля использования ресурсов, централизация аналитики, объединение производственного и учетного контуров локомотиворемонтных заводов "ЛокоТех", организация сквозного процесса планирования и управления производством и другие.

В реализацию проекта были вовлечены почти все категории персонала заводов - от мастеров цехов до директоров. В результате создано решение, работающее в режиме 24/7 на различных производственных площадках "ЛокоТех" в Центральном, Приволжском, Уральском, Дальневосточном федеральном округах.

По итогам реализации проекта планирование производства стало прозрачным и автоматическим, с едиными алгоритмами планирования для всех заводов. Удалось исключить "человеческий фактор" из процесса выдачи материалов на заказ, а также отказаться от множества разрозненных локальных систем заводов. Кроме того, создан центр компетенции по поддержке и развитию автоматизации производства на базе экспертной группы УУ ЛВРЗ.

Также внедрение проекта позволит организовать сквозной процесс планирования и управления производством, обеспечить работу всех служб в едином информационном пространстве и достичь прозрачности в материальном обеспечении заводов.

Конкурс корпоративной автоматизации 1С "Проект года" проводится третий раз. В этом году на него было подано более 140 проектов, из них 108 проектов допущено к участию.

ООО "ЛокоТех" управляет активами, обеспечивающими обслуживание, ремонт, модернизацию и передачу в лизинг локомотивов, производство узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения.



В периметр группы управляемых активов входят ООО "ЛокоТех-Сервис", АО "Желдорремаш", ООО "ЛокоТех-Лизинг", ООО "Торговый дом ЛокоТех", ООО "ЛокоТех-Промсервис" и другие.

Группа компаний ЛокоТех" имеет более 250 производственных площадок по всей территории страны.

КРОК - один из лидеров российского рынка информационных технологий. ИТ-компания создает новую цифровую экосистему общества, реализуя проекты в 40 странах мира. КРОК предоставляет полный портфель ИТ-услуг в области системной интеграции, консалтинга, тиражируемых продуктов, управляемых B2B-сервисов, перспективных "сквозных" технологий — Big Data, блокчейн, искусственный интеллект, виртуальная и дополненная реальность, интернет вещей, роботизация, машинное обучение.

Фирма "1С" специализируется на разработке, дистрибьюции, издании и поддержке компьютерных программ. "1С" работает с пользователями через разветвленную партнерскую сеть, которая включает более 10 000 постоянных партнеров в 25 странах, в том числе более 6700 фирм-1С:Франчайзи, сертифицированных "1С" на оказание комплексных услуг по автоматизации предприятий. Из собственных разработок "1С" наиболее известна система программ "1С:Предприятие" - решения ERP-класса для повышения эффективности предприятий и учреждений, построенные на инновационной технологической платформе, которая обеспечивает высокую гибкость, масштабируемость и производительность корпоративных решений, работу в режиме "облачного" сервиса (SaaS) и на мобильных устройствах.

Для справки: Название компании: ЛокоТех, ООО (Локомотивные технологии) Адрес: 109074, Россия, Москва, Славянская площадь, 2/5/4 стр. 3 Телефоны: +7(499)6382298; +7(800)6000669 E-Mail: info@locotech.ru Web: <http://www.locotech.ru> Руководитель: *Маурин Александр, генеральный директор* (INFOline, ИА (по материалам компании) 15.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Деятельность вагоноремонтных предприятий РФ

В данном разделе приведены информационные сообщения о вагоноремонтных депо: строительство и модернизация, создание, применение инноваций.

Получен сертификат соответствия на серийный выпуск в вагонном ремонтном депо Болотная АО "ВРК-3" колесных пар типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов по ГОСТ 4835-2013 (НОНК).

В рамках обязательной сертификации колесно-прессовых производственных участков по выпуску колесных вагонных пар типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов, изготавливаемых в соответствии с ГОСТ 4835-2013 и ТУ 3183-020-75694546-2007 по конструкторской документации ЧЛЗ-100.40.100-Г на подтверждение соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава (ТР ТС 001/2011, ТР ТС):

Получено официальное разрешение органа по сертификации федерального бюджетного учреждения "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" на серийный выпуск колесных пар в вагонном ремонтном депо Болотная АО "ВРК-3" колесных пар типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов по ГОСТ 4835-2013 (НОНК).



**Вагонная
ремонтная
компания - 3**

Для справки: Название компании: Вагонная ремонтная компания-3, АО Адрес: 129010, Россия, Москва, пер. Протопоповский, 19, стр. 10 Телефоны: +7(499)2620058; +7(499)2603020; +7(499)2620739; +7(499)2620987 Факсы: +7(499)2620058; +7(499)2620158 E-Mail: vrk-3@vrk-3.ru; vrk-3@yandex.ru Web: <http://vrk-3.ru/> Руководитель: Волокитин Игорь Анатольевич, генеральный директор; Волокитин Игорь Анатольевич, Генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 14.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Полномочия "Вологодского вагоноремонтного завода" переданы АО "ВРК-1"

На основании решения Совета директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги", Советом директоров акционерного общества "Вологодский вагоноремонтный завод" полномочия единоличного исполнительного органа акционерного общества "Вологодский вагоноремонтный завод" с 1 августа 2019 года переданы акционерному обществу "Вагонная ремонтная компания-1".



**ВАГОННАЯ
РЕМОНТНАЯ
КОМПАНИЯ-1**

Все клиенты акционерного общества "Вагонная ремонтная компания-1" начиная с 1 августа 2019 года могут направлять грузовые вагоны в ремонт в адрес акционерного общества "Вологодский вагоноремонтный завод" в рамках существующих договорных отношений с акционерным обществом "Вагонная ремонтная компания - 1".

Для справки: Название компании: Вагонная ремонтная компания -1, АО Адрес: 105062, Россия, Москва, ул. Макаренко, 3, стр. 1 Телефоны: +7(499)2604000; +7(499)2604967; +7(499)2604966; +7(499)2604968 Факсы: +7(499)2604050 E-Mail: info@1vrk.ru Web: <http://1vrk.ru/> Руководитель: Бесхмельницын Михаил, Председатель Совета директоров; Гладких Василий Иванович, Генеральный директор (INFOLine, ИА (по материалам компании) 12.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Новотранс" окупит инвестиции в вагоноремонтный завод в Ленобласти в течение 5-7 лет.

ГК "Новотранс" планирует в течение 5-7 лет окупить инвестиции в строительство Балтийского вагоноремонтного завода в Волосовском районе Ленинградской области. Совокупные вложения компании в проект составят 1,5 млрд рублей, сообщил ТАСС в среду президент ГК "Новотранс" Константин Гончаров.

НОВОТРАНС



"В течение 5-7 лет планируем полностью окупить инвестиции в проект. Всего намерены вложить 1,5 млрд рублей. Балтийский вагоноремонтный завод станет пятым профильным активом компании, запуск которого намечен на 2020 год", - рассказал Гончаров.

В среду ГК "Новотранс" приступила к строительству предприятия в Ленинградской области. Выход на проектную мощность, с ежегодным объемом производства 25-30 тыс. отремонтированных вагонов и порядка 36 тыс. колесных пар, запланирован на второе полугодие 2021 года.

Запуск завода позволит создать более 1,5 тыс. новых рабочих мест. Налоговые отчисления предприятия составят 1 млрд рублей, добавил Гончаров.

Соглашение о реализации проекта власти Ленинградской области и Балтийский вагоноремонтный завод "Новотранс" подписали в июне 2019 года на Петербургском международном экономическом форуме ГК "Новотранс" также реализует на территории Ленинградской области проект универсального терминала Ligarport в порту Усть-Луга. В проект будет инвестировано 46,5 млрд рублей. Годовой грузооборот терминала составит 24-28 млн тонн.

Для справки: Название компании: *ГК Новотранс, ООО* Адрес: *125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3* Телефоны: *+7(495)9255450; +7(495)9255455* Факсы: *+7(495)9255451* E-Mail: referent@gc-novotrans.ru Web: <http://www.novotrans.com> Руководитель: *Гончаров Константин Анатольевич, Генеральный директор* (ТАСС 25.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Имущество "Орского вагонного завода" продали за 580 млн рублей

"Орский вагоноремонтный завод" продали на торгах за 580 млн рублей.

Новым владельцем компании стала крупнейшая сеть частных вагоноремонтных депо в России "Новая вагоноремонтная компания". Согласно открытым данным, изначальная цена лота составляла 1,04 млрд рублей, однако затем стоимость снизили практически в два раза. Сами торги прошли в конце прошлой недели - 27 сентября. О готовности продать свои активы Внешэкономбанк заявил в июне текущего года на встрече с главой региона Денисом Паслером. Помимо уже проданного "Орского вагонного завода" в Оренбургской области банк владеет ЗАО "Орский бекон", ООО ТПК "Орские заводы" и ПАО "Уральский бройлер". Тогда представители ВЭБа заявляли, что готовы выставить предприятия на продажу едиными лотами "для сохранения производства". Как сообщали в июне в правительстве области, "Орский вагонный завод" работал в штатном режиме. Портфель заказов предприятия был укомплектован на 100%. О продаже предприятия сообщалось еще в январе текущего года. Компанию хотели продать за 500 млн рублей вместо 2 млрд рублей. Торги признали несостоятельными, а сам завод - банкротом. По информации на официальном сайте нового владельца завода, на "НВК" работает более 1400 сотрудников, а предприятие выпускает более 1700 грузовых вагонов ежемесячно. (proopen.ru)



Для справки: Название компании: *Орский Вагонный Завод, ООО* Адрес: *462424, Россия, Оренбургская область, Орск, ул. Заводская, 6* Телефоны: *+7(3537)269130; +7(3537)269015* Факсы: *+7(3537)269604* E-Mail: info@ovz.ru Web: <http://www.ovz.ru/> Руководитель: *Володин Сергей Вячеславович, генеральный директор* (30.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Состоялся аукцион по продаже контрольного пакета ОАО "РЖД" в АО "ВРК - 3".

ОАО "РЖД" 3 октября провело аукцион по продаже 100% минус одна акция АО "Вагонная ремонтная компания-3". Продажа актива осуществляется в соответствии с решением совета директоров в рамках продажи непрофильных активов компании. Торги были проведены в форме открытого аукциона с подачей предложений о цене акций в открытой форме.

Цена приобретения акций по итогам аукциона составила 8 млрд 650 млн рублей при стартовой цене в 7 млрд 15 млн 888,060 тыс. рублей. Победителем было признано ООО "Бизнес Оптима".

Организатором конкурса выступил Банк ВТБ (ПАО).

АО "Вагонная ремонтная компания-3" – одна из трех дочерних компаний ОАО "РЖД", созданных в результате реформы комплекса по ремонту грузовых вагонов в 2011 году. АО "ВРК-3" было передано 39 вагоноремонтных предприятия, производственные мощности которых позволяют производить ремонт более 100 000 вагонов в год.





Компания специализируется на плановом ремонте и ремонте запчастей для эксплуатационных депо. Основными видами деятельности является деповской, капитальный, капитально-восстановительный и текущий ремонт, промывка, покраска вагонов и продажа различных узлов и деталей.

Для справки: Название компании: ОАО РЖД Адрес: *107174, Россия, Москва, ул. Новая Басманная, 2* Телефоны: +7(499)2629901 Факсы: +7(499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: <http://rzd.ru/> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, Генеральный директор - председатель правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 04.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ОМК объявляет о победе в торгах на право заключения договора купли-продажи акций вагоноремонтной компании АО "ВРК-3".

Объединённая металлургическая компания (АО "ОМК", г. Москва) объявляет о победе в торгах на право заключения договора купли-продажи акций вагоноремонтной компании АО "ВРК-3" (100% минус одна акция), принадлежащих ОАО "РЖД". Это позволит ОМК выйти на рынок вагоноремонтных услуг, напрямую работать с владельцами вагонного парка, развивая сервис по ремонту колесных пар и вагонов.



По итогам аукциона, проведённого на площадке ВТБ, победителем признано ООО "БизнесОптимa", входящее в группу компаний ОМК. Закрытие сделки планируется не позднее декабря 2019 года.

ОМК обладает производством железнодорожных колес, имеет собственное производство стали и горячекатаного стального проката, литейное производство, выпускает рессоры и специализированную продукцию для машиностроения. Также ОМК имеет лучшие в мировой металлургии компетенции в развитии производственной культуры и эффективности производства. С учетом этого и благодаря профессионализму коллектива ВРК-3 компания обеспечит высокий уровень сервиса в ремонтах вагонов.

"Приобретение вагоноремонтной компании – логичный этап развития клиентоориентированной стратегии ОМК и вертикальной интеграции. Мы сможем обеспечить рынок железнодорожных перевозок продукцией наших предприятий, а высокий уровень производства позволит предложить качественный и оперативный сервис собственникам вагонов в России", — прокомментировала сделку председатель правления ОМК Наталья Еремина.

СПРАВКА

Акционерное общество "Вагонная ремонтная компания-3" – крупнейшая федеральная сетевая ремонтно-сервисная компания. Занимает лидерские позиции на рынке по деповскому, капитальному и текущему ремонту железнодорожных вагонов, переоборудованию и техническому содержанию подвижного состава. Мощности АО "ВРК-3" позволяют ремонтировать более 100 тысяч вагонов в год. В состав входит 42 предприятия: 35 вагонных ремонтных депо, 5 вагонных колесных мастерских и 2 вагонных участка, размещенные в 25 субъектах Российской Федерации на 14 федеральных железных дорогах общей протяженностью более 80 тысяч километров.

Для справки: Название компании: Объединенная металлургическая компания, АО (ОМК) Адрес: *115184, Россия, Москва, Озерковская набережная, 28, стр. 2* Телефоны: +7(495)2317772; +7(495)2317771; +7(800)2008000 Факсы: +7(495)2317772 E-Mail: info@omk.ru Web: <http://www.omk.ru> Руководитель: *Еремина Наталья Константиновна, председатель Правления; Седых Анатолий Михайлович, председатель Совета директоров (INFOLine, ИА (по материалам компании) 04.10.19)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Локомотивостроение других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения стран ближнего зарубежья, выпускающих локомотивы, электровозы, тепловозы и т.д., инвестиционные проекты, модернизация и разработка новых видов локомотивов российскими предприятиями, ремонт, закупка и обновление локомотивов.

Второй этап сотрудничества Украины и США по поставке тепловозов начнется в конце года.

Второй этап сотрудничества американской General Electric с компанией "Украинские железные дороги" по поставке на Украину тепловозов начнется в конце 2019 года или в начале 2020 года, сообщил глава компании Евгений Кравцов.

В феврале 2018 года состоялось подписание соглашения, которое предполагает 15-летнее сотрудничество между General Electric и "Украинскими железными дорогами". Компания "Украинские железные дороги" ("Укрзалізниця") уже получила всю первую партию тепловозов.

"Надеюсь, что до конца этого года, возможно, в начале следующего года мы начнем новый этап по поставке тепловозов General Electric. Отмечу, что у них загружено производство, нам нужно подстроиться под их график. Сейчас обсуждаем поставку от двадцати до сорока локомотивов. Но, скорее всего, сорока", - сказал Кравцов в опубликованном в понедельник интервью агентству УНИАН. (ПРАЙМ 12.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

С начала 2019 года Крюковский вагоностроительный завод провел сборку 15 локомотивов "General Electric" (Украина).

Крюковский вагоностроительный завод в январе-июле 2019 года, по сравнению с январем-июлем 2018 года, увеличил производство грузовых вагонов на 60,6% или на 1 тыс 245 штук – до 3 тыс 299 штук.

Об этом Кременчугской газете сообщили в управлении экономики Кременчуга со ссылкой на данные предприятия.

В январе-июле 2019 года предприятие произвело 6 пассажирских вагонов, тогда как в январе-июле прошлого года – ни одного.

С начала 2019 года завод провел сборку 15 локомотивов "General Electric", тогда, как в январе-июле 2018 года эта работа не производилась.

Отметим, Крюковский вагоностроительный завод в 2018 году увеличил выпуск грузовых вагонов на 83%, или на 1 тыс 673 вагона по сравнению с 2017 годом - до 3 тыс 686 единиц.

Крюковский вагоностроительный завод (Кременчуг, Полтавская обл.) в 2019 году планирует произвести грузовых вагонов на уровне 2018 года - около 3,7 тыс единиц, а пассажирских вагонов в 4,5 раз – до 36 шт.

Напомним, Крюковский вагоностроительный завод: объемы производства искренне впечатляют.

Крюковский вагоностроительный завод в 2018 году увеличил чистую прибыль на 47%.

Обещали одно, а делают другое: "Укрзалізниця" закупит в 2019 году у "КВСЗ" только от 1 до 3 дизель-поездов, а не 6, как планировалось. (kg.ua) (06.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство грузового подвижного состава других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения стран ближнего зарубежья, выпускающих грузовые вагоны, производство модернизация и разработка предприятиями новых видов грузового подвижного состава, ремонт, закупка и обновление грузового подвижного состава транспортными компаниями.

Крюковский вагоностроительный завод увеличил чистую прибыль втрое (Украина)

До октября планируется завершить поставку 500 полувагонов в адрес Белорусской железной дороги.

ПАО "Крюковский вагоностроительный завод" (КВСЗ, Кременчуг Полтавской области) в январе-июне 2019 года получило чистую прибыль в размере 567,79 млн грн, что в три раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Об этом сообщает Интерфакс-Украина, передает БизнесЦензор.

Согласно обнародованной на сайте компании промежуточной отчетности предприятия, чистый доход от реализации продукции за этот период возрос на 77% – до 4 млрд 037 млн грн.

В том числе чистый доход от продаж продукции вагоностроения составил 3 млрд 721 млн грн – на 90% больше, чем в первом полугодии 2018 года, из них доля грузовых вагонов составила 98% (в январе-июне 2018 года – 100%) на сумму 3 млрд 649 млн грн, пассажирских – 2% или 71,97 млн грн (все выпущены в первом квартале).

Валовая прибыль КВСЗ за этот период выросла в 2,9 раза – до 812,36 млн грн, при этом от операционной деятельности получено 708,53 млн грн (в 3,7 раза больше).

По данным КВСЗ, за этот период им реализовано 2665 грузовых вагонов в Украине и за рубежом (в том числе 1399 – во втором квартале против 1266 в первом).

Кроме того, реализованы запасные части на сумму 108,840 млн грн против 217,05 млн грн за тот же период 2018 года, доход от предоставления услуг и другие доходы составили 207,46 млн грн против 102,23 млн грн.

Согласно отчету, доля Украины в общем объеме продаж составила 62,8% против 92,6% в первом полугодии прошлого года, доля стран СНГ возросла до 35,3% с 0,4%, доля стран Азии составила 0,02%, тогда как доля европейских стран сократилась с 0,3% почти до единичных поставок.

По данным отчета, в первом квартале он поставлял продукцию, помимо украинских, заказчикам из Беларуси, Казахстана, Узбекистана, Эстонии и Молдовы.

По информации КВСЗ, во втором полугодии, в частности, КВСЗ в рамках нового контракта с компанией Ferrghro, подписанного в июле текущего года, поставит 400 грузовых вагонов для Билановского ГОКа. В том числе 50 вагонов планируется поставить в сентябре, остальные в октябре-декабре текущего года.

Кроме того, как сообщалось, до октября планируется завершить поставку 500 полувагонов в адрес Белорусской железной дороги.

КВСЗ является единственным в СНГ предприятием, имеющим налаженное и действующее производство двух видов вагонов – пассажирских и грузовых (вагоны-платформы, цистерны, вагоны бункерного типа, полувагоны). Также выпускает региональные дизель-поезда, скоростные межрегиональные поезда локомотивной тяги, запасные части и тележки для грузовых вагонов.

В 2018 году его чистая прибыль выросла на 46,7% к 2017 году, до 487,25 млн грн, чистый доход – на 43,3%, до 5 млрд 514 млн грн. Завод увеличил выпуск грузовых вагонов на 83% по сравнению с 2017 годом – до 3686 единиц. (www.kg.ua)

Для справки: Название компании: *Крюковский вагоностроительный завод, ПАО* Адрес: 39621, Украина, Полтавская область, Кременчуг, ул. И. Приходько, 139 Телефоны: +38(0536)769505 E-Mail: kvsz@kvsz.com Web: <http://www.kvsz.com> Руководитель: *Приходько Владимир Иванович, Президент ПАТ "КВБЗ"* (08.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На заводе "Карпаты" выпущен 1000-й зерновоз (Украина).

Опытно-механический завод "Карпаты" (Львовская область) изготовил 1000-й вагон-зерновоз. Об этом говорится на портале выставки Rail Expo 2019.



Отмечается, что ОМЗ "Карпаты" только в 2012 г. переориентировался на вагоностроение и на сегодняшний день имеет наибольшую динамику прироста производства и входит в тройку лидеров по грузовому вагоностроению в сегменте "зерновозы" в Украине.

Напомним, что за последние 5 лет производство вагонов на заводе возросло в 10 раз - до 150 вагонов в месяц.



(agroppravda.com) (09.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

АЖД закупает 200 крытых вагонов.

ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД) отбирает поставщика 200 крытых вагонов, сообщили агентству "Интерфакс-Азербайджан" в обществе.

Отбор проводится методом открытого тендера.

Стоимость участия – 300 манатов (\$176,5).

Главные критерии отбора победителя: низкая цена, высокое качество, своевременное выполнение контракта, опыт, финансовое положение и срок гарантии.

Заявки от претендентов будут приниматься до 26 сентября 2019 года. Тендерная процедура состоится 27 сентября.

Телефон для справок: (+99412) 499-73-54, контактное лицо – Исмаилова Нулуфер. (Интерфакс-Азербайджан 15.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Решение не в пользу "дочки". "Гудок". 29 октября 2019

Литовский апелляционный суд 24 октября 2019 года отклонил апелляцию грузового железнодорожного оператора LG Cargo (дочернее предприятие "Литовских железных дорог") о возобновлении тендера на закупку нового подвижного состава стоимостью более 30 млн евро. LG Cargo планировал до 2020 года приобрести 900 вагонов для грузовых перевозок щебня и зерна, также предполагалась закупка полувагонов и вагонов-платформ. Сейчас в парке компании почти 8 тыс. вагонов различной модификации. Однако по иску эстонской железнодорожной компании Skinest Baltija о непрозрачности проведения тендера конкурс на закупку вагонов остановил Вильнюсский окружной суд. (Гудок 29.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

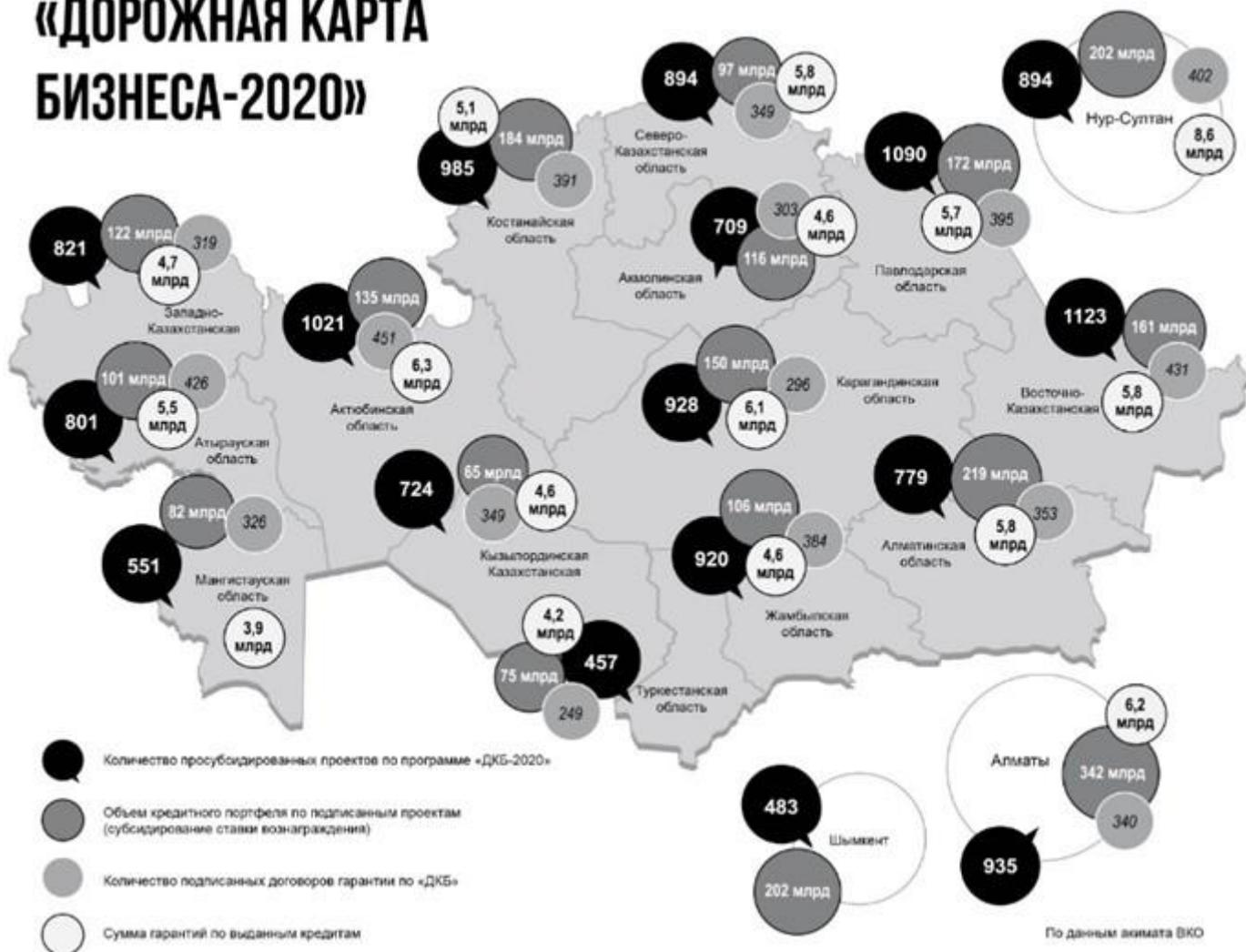
Почему в Казахстане зависают госпроекты... "Курсивъ". 30 октября 2019

И что с этим делать

Некоторые проекты в момент прихода кажутся идеальными, без сучка и задоринки они проходят стадию разработки и блестяще проваливаются уже на первой секунде осуществления. Власти РК разрабатывают программы и принимают всевозможные меры по поддержке и доступности финансирования бизнеса, с помпой рассказывают о наиболее успешных предприятиях. Однако далеко не все реализованные благодаря господдержке проекты работают так, как предполагалось изначально. "Курсив" собрал наиболее интересные истории когда-либо запущенных в стране проектов.



«ДОРОЖНАЯ КАРТА БИЗНЕСА-2020»



На вагоностроительном заводе в Экибастузе остались только охранники и обслуживающий персонал. Больше года простаивает вагоностроительная компания в Павлодарской области. Это не первый сбой в работе. Но руководство предприятия все еще надеется, что найдется инвестор, который запустит производство.

70 последних сотрудников ТОО "Казахстанская вагоностроительная компания" сегодня находятся в отпуске без содержания, 30 официально уволились. На предприятии осталось с десяток человек, которые осуществляют охрану и следят за техническим состоянием помещений и оборудования. Хотя еще в 2015 году здесь трудились почти 600 работников.

ТОО "КВК" было образовано на базе вагоноремонтного депо ТОО "Таман" в 2008 году. Запустили завод в июле 2011 года в рамках программы форсированного индустриально-инновационного развития. Стоимость проекта составила 7,6 млрд тенге. Планировалось, что здесь будет ежегодно выпускаться до 2 тыс. полувагонов и 500 крытых вагонов. Они предназначены для перевозки сыпучих крупнокусковых штучных и других грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков. Стратегическая задача, поставленная перед предприятием, заключалась в удовлетворении потребности национального перевозчика. Уже в 2014 году здесь почти на 50% не выполнили план, а с 2015 года остановка предприятия на длительные сроки стала нормой. И сегодня здесь простой.

Однако, по словам заместителя акима Экибастуза по социальным вопросам Натальи Нефедовой, сотрудники предприятия без работы не сидят, и все находится под контролем. При этом чиновница полна оптимизма относительно будущего этого завода, основываясь, по ее словам, на информации исполняющего обязанности директора Берикбая Амиржанова.

Тот в свою очередь в беседе с "Курсивом" был более сдержан.

"Интерес к нашему предприятию вроде как проявляют инвесторы из России и Украины. Но пока ничего конкретного", - сказал руководитель компании.



При этом он признал, что основная проблема в стоимости вагонов, которая выше российских аналогов. "Все основное литье доставляется из России, отсюда и цена. Когда предприятие открывали, то предполагалось, что металл будет казахстанский, того же "Кармета", но не получилось. Все еще надеюсь, что выпуск необходимого литья наладят теперь на заводе в Усть-Каменогорске", - говорит Берикбай Амиржанов.

2018 год обещал стать прорывным. Банк развития Казахстана разместил заказ на 1 тыс. полувагонов, которые должны были реализовывать в лизинг АО "Казтемиртранс" (КТТ). Для АО "KTZ EXPRESS" планировалось собрать 270 универсальных платформ. Свои надежды предприятие связывало с программой КТТ по обновлению парка, а это около 10 тыс. вагонов. В итоге произвели 652 вагона и 83 универсальные платформы. Но в середине лета 2018 года производство остановилось. Среди причин - рост цен на российские комплектующие: рамы и балки подскочили в цене с 40 тыс. до 150 тыс. рублей за единицу. В результате сборка одного полувагона обходилась предприятию в сумму около 20 млн тенге, а реализовать его можно было за 15 млн тенге, чтобы не проигрывать конкурентам.

По российскому пути?

Основными собственниками предприятия являются дочерние структуры АО НК "КТЖ" - АО "Казтемиртранс" (69,94%) и ТОО "Ремонтная корпорация "Кам?ор" (8,53%). При этом с 2016 года доверительным управляющим экибастузской вагоностроительной компании являлось петропавловское АО "ЗИКСТО". Завод в Северо-Казахстанской области выкупила российская компания - эту информацию озвучил на совещании глава СКО Кумар Аксакалов.

"Это один из основных игроков в России на рынке подвижных составов. Они же являются учредителями завода "Бежицкая сталь", который поставлял литье ЗИКСТО. Дорожная карта по вхождению компании и выкупу завода уже подписана", - уточнил аким области.

Отметим, что ПО "Бежицкая сталь" входит в АО "Трансмашхолдинг" - крупнейшую российскую компанию, специализирующуюся на производстве подвижного состава для железных дорог. (Курсивъ 30.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство пассажирского подвижного состава других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий железнодорожного машиностроения стран ближнего зарубежья, выпускающих пассажирские вагоны (включая вагоны метро, трамваи), производство модернизация и разработка предприятиями новых видов пассажирского подвижного состава, ремонт, закупка и обновление пассажирского подвижного состава транспортными компаниями.

Чешский RegioJet поставит спальные вагоны с трехъярусными купе на маршрут в Кошице.

Чешский оператор приобрел б/у вагоны у Deutsche Bahn.

Частный оператор RegioJet (Чехия) пополняет свой парк вагонов для работы на существующих и открытия новых направлений. В частности, в июле компания купила 18 спальных вагонов у немецкого Deutsche Bahn.

Как пишет ЦТС со ссылкой на Zdopravy.cz, немецкий оператор почти полностью отказался от ночных перевозок и потому с готовностью откликнулся на предложение чешской компании о покупке простаивающих вагонов.

В июле вагоны уже были доставлены в Чехию. Это вагоны моделей Vvcmz 248.5 и Vvcmbz 249.1 Каждый из них рассчитан на перевозку 60 пассажиров в 10 купе. Они оснащены кондиционерами и могут эксплуатироваться на скорости до 200 км/ч. Вагоны оборудованы вакуумными туалетами, некоторые из них приспособлены для перевозки пассажиров в инвалидных колясках.

Сообщается, что вагоны находятся в хорошем состоянии, лицензированы для работы на ж/д сети Чехии и Словакии, а потому в RegioJet намеревались поставить вагоны на маршрут Прага-Кошице уже в прошлом месяце.

В пресс-службе чешского перевозчика заявили, что, в связи с высоким спросом со стороны пассажиров, поезд Прага-Кошице "вырастет" до 18 вагонов. А поскольку для обеспечения необходимой скорости движения потребуется более мощный локомотив, то компания уже взяла в лизинг локомотив Vectron производства Siemens.

По информации зарубежных СМИ, в первом полугодии 2019 года RegioJet перевезла 3,1 млн пассажиров на поездах дальнего следования в Чехии, Словакии и Австрии, что на 12% больше по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Поэтому в планах компании - покупка еще 100 вагонов.

Напомним, что 10 июня был запущен поезд Кошице-Мукачево-Кошице, который курсирует между украинским и словацким городами дважды в день. На маршруте задействован подвижной состав словацкой стороны - рельсобус оператора ZSSK.

Сообщалось также, что в Чехии появилась возможность раннего бронирования билетов сообщением Прага-Мукачево-Прага онлайн - у пассажиров поезда Мукачево-Кошице остается запас времени после прибытия поезда в Кошице и можно осуществить пересадку в направлении Праги.

Ранее ЦТС писал, что RegioJet хотела бы наладить ж/д сообщение с Украиной, запустив поезд непосредственно в Мукачево. "У нас уже была встреча с одним из перевозчиков - RegioJet, у них есть большая заинтересованность ездить в Мукачево", - рассказывал весной начальник департамента пассажирских перевозок дальнего следования "Укрзалізниця" Александр Красноштан. (Центр транспортных стратегий 10.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Siemens будет разрабатывать системы железнодорожной радиосвязи LTE-R в сотрудничестве с компанией Softil.

Для разработки в сетях радиосвязи LTE-R клиентских приложений, связанных с безопасностью движения поездов, Siemens Mobility будет использовать программную платформу BEEHD компании Softil. Аналогичные телекоммуникационные решения найдут применение в системах связи push-to-talk, обеспечивающих безопасность движения на городских транспортных сетях, включая метрополитен.



Разрабатываемые программные продукты будут поддерживать стратегию МСЖД по созданию систем железнодорожной радиосвязи нового поколения FRMCS в рамках формирования глобальной системы управления движением поездов.

Телекоммуникационные системы, используемые для обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте, бурно развиваются. В Азиатско-Тихоокеанском регионе радиосвязь LTE-R уже вытеснила системы на основе стандарта GSM-R.



Система цифровой радиосвязи LTE-R обеспечивает эффективное использование широкополосных сетей, включая передачу голосовых сообщений, видео- и фотоизображений, текстовой информации, данных геолокации и др. Программная платформа ВЕЕHD в сетях LTE-R позволяет передавать голосовую информацию и данные на поезда, движущиеся со скоростью свыше 400 км/ч, определять их местоположение, а также обеспечивать групповой мультимедийный вызов и службу SMS поверх голосовых вызовов. Кроме того, имеется возможность организации групповой и индивидуальной связи между машинистом локомотива и диспетчерским центром.

На время внедрения систем на основе LTE-R обеспечивается их совместимость с GSM-R.

Программная платформа ВЕЕHD для радиосвязи на основе IP-протоколов позволяет ускорить разработку систем передачи голосовой и видеоинформации поверх LTE (VoLTE, ViLTE и MCPTT/MCX)

Для справки: Название компании: *Сименс, ООО (Siemens Россия)* Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Большая Татарская, 9 Телефоны: +7(495)7371000 Факсы: +7(495)7371001 E-Mail: info.ru@siemens.com Web: <https://w3.siemens.ru> Руководитель: *Либеров Александр Борисович, Президент* (Железные дороги мира 09.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Одессе обкатывают самый длинный трамвай Украины

Сотрудники коммунального предприятия "Одесгорэлектротранс" продолжают обкатку трехсекционного трамвая "Odyssey max", который был собран сотрудниками вагоноремонтных мастерских.

Перед вводом в эксплуатацию вагон проходит ходовые испытания на разных маршрутах города, сообщил сегодня муниципальный департамент информации. На днях вагон был протестирован на трамвайном маршруте № 18, совершив оборотный рейс между Куликовым полем и 11-й станцией Большого Фонтана. В ходе испытаний специалисты отметили "отменные ходовые качества и хорошую управляемость машины". Испытания планируют завершить до ноября. Затем вагон будет работать на маршруте № 26 (Старосенная площадь – 11-я станция Люстдорфской дороги). Напомним, сейчас 31-метровый "Odyssey max" является самым длинным трамваем в Украине. Его пассажироместимость – 280 человек. (Вікна-Одеса 25.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Спрос увеличивается к ночи. "Гудок". 17 октября 2019

Частный чешский пассажирский оператор RegioJet в июле приобрёл 18 купейных вагонов у немецкой государственной железнодорожной компании Deutsche Bahn, чтобы увеличить вместимость своих ночных поездов на маршруте Прага – Кошице до 1 тыс. пассажиров на поезд.

Вагоны с кондиционером рассчитаны на движение со скоростью до 200 км/ч, оборудованы закрытой туалетной системой и современным салоном, требующим минимальных модификаций, что позволило оперативно ввести их в эксплуатацию. RegioJet также приобрёл дополнительный локомотив Siemens Vectron для перевозки тяжёлых поездов в гористой местности на территории Словакии.

"Больше пассажиров используют наши поезда, поэтому мы вкладываем значительные средства в развитие собственного парка", – подчеркнул финансовый директор материнской компании оператора Student Agency Holding Петр Кохутек.

По его словам, заполняемость поездов растёт, и они стали основным выбором для клиентов на маршрутах, связывающих Прагу с Брно, Братиславой и Веной.

"Поэтому в настоящее время мы готовим приобретение ещё до 100 вагонов, чтобы мы могли значительно нарастить вместимость. Благодаря увеличению числа пассажиров мы также ожидаем роста нашей прибыли в этом году на миллионы евро", – отметил Петр Кохутек.

В первом полугодии RegioJet перевёз 3,1 млн пассажиров на поездах дальнего следования в Чехии, Словакии и Австрии, что на 12% больше показателя за аналогичный период 2018 года. В целом приблизительно на четверть миллиона больше пассажиров воспользовались поездами компании. Рост пассажиропотока наблюдается на всех маршрутах, обслуживаемых оператором.

Расширение парка подвижного состава последовало за состоявшимся в июне выпуском облигаций, который позволил компании привлечь 921 млн чешских крон сроком на пять лет (\$39,34 млн).

RegioJet привлёк для сотрудничества австрийского и венгерского железнодорожных операторов Westbahn и Continental Railway Solution. Обе компании предоставят машинистов и кондукторов для работы поездов чешского перевозчика на территории Австрии и Венгрии. Остальные члены поездных бригад RegioJet будут работать в поездах на всём протяжении каждой поездки.

В сентябре RegioJet заказал у канадской машиностроительной компании Bombardier 15 двухсистемных локомотивов Тгах MS3 для развития сервисов на чешском региональном рынке и международных



перевозок в Венгрию в 2020 году. В текущем месяце оператор начал эксплуатировать приобретённые у Deutsche Bahn двухэтажные вагоны на линии Братислава – Комарно. (Гудок 17.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Деятельность локомотиворемонтных предприятий других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о локомотиворемонтных депо: строительство и модернизация, создание, применение инноваций.

В КТЖ обсудили качество ремонта локомотивов.

В АО "НК "КТЖ" под председательством Управляющего директора – Директора Департамента по безопасности движения АО "НК "КТЖ" Марата Шакенова состоялась конференция по вопросам повышения надежности локомотивов.



В мероприятии, организованном Департаментом безопасности движения АО "НК "КТЖ", приняли участие руководители структурных подразделений железнодорожной компании, ремонтных предприятий.

В ходе конференции представлен детальный анализ состояния безопасности движения.

"Повышение надежности локомотивов, качественное предоставление услуг по их ремонту и обслуживанию - это главный фактор обеспечения безопасности перевозочного процесса", - отметил М. Шакенов.

Спикер подчеркнул, что основная доля нарушений безопасности, допущенных в локомотивном комплексе, приходится на ремонтные и сервисные предприятия, являющиеся подрядчиками АО "КТЖ – Грузовые перевозки".

М.Шакенов акцентировал внимание на увеличении непланового ремонта локомотивов, основными причинами роста которого являются такие факторы, как несвоевременное обеспечение локомотиворемонтных предприятий запасными частями, материалами и оборудованием, несоблюдение технологии работ при сервисном обслуживании и другие.

Участники конференции поделились видением в сфере ремонта и обслуживания локомотивов.

Генеральный директор ТОО "Камкор Локомотив" Мурат Амиров проинформировал о планируемой цифровизации процесса ремонта, использовании современной технологии, в частности, QR-кодов. Современные технологии средств диагностирования помогут объективно оценивать техническое состояние агрегатов, узлов и деталей локомотивов и качество выполненных ремонтных операций.

В свою очередь, главный менеджер Департамента безопасности движения Ниязбек Жанабаев отметил роль ревизорского аппарата.

"Принимаются все меры для того, чтобы не допустить на инфраструктуру общего пользования потенциально опасный подвижной состав", - сказал Н. Жанабаев.

В целом, участники дискуссии рассмотрели вопросы внедрения инновационных технологий на локомотиворемонтных предприятиях, а также совершенствования взаимодействий сервисных компаний и АО "НК "КТЖ". Отдельное внимание эксперты уделили теме повышения эксплуатационных характеристик подвижного состава, динамике обновления парка локомотивов, снижению затрат и оптимизации расходов на закупку железнодорожной техники.

В заключение конференции участники отметили, что для улучшения качества сервисного обслуживания локомотивов, а также для повышения уровня надежности техники необходимо консолидировать работу производителей, ремонтных предприятий и эксплуатирующей компании.

Даны рекомендации по дальнейшему улучшению состояния безопасности движения поездов.

Для справки: Название компании: Национальная компания Казакстан темір жолы, АО (НК КТЖ, Казакстан темір жолы) Адрес: 010000, Республика Казакстан, Нур-Султан, ул. Конаева, 6 Телефоны: +7(7172)930113; +7(7172)604301; +7(7172)603864; +7(7172)900325; +7(7172)603867; +7(7172)604281; +7(7172)604233 E-Mail: temirzhol@railways.kz Web: <http://www.railways.kz> Руководитель: Мынбаев Сауат Мухаметбаевич, Председателя Правления; Илькявичюс Адамас, председатель Совета директоров; Мамин Аскар Узакпаевич, президент (INFOline, ИА (по материалам компании) 08.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Во Львове выполнили капремонт электровоза ВЛ8м для "Азовстали".

Львовский локомотиворемонтный завод отчитался о капитальном ремонте очередного электровоза.

Львовский локомотиворемонтный завод (ЧАО "ЛЛРЗ") в июле текущего года в объеме КР-1 выпустил из ремонта электровоз ВЛ8м-1257.

Об этом пишет ЦТС, ссылаясь на информацию, обнародованную предприятием.



Сообщается, что работы по капитальному ремонту и модернизации локомотива были выполнены для холдинга "Метинвест", который стал новым партнером ЧАО "ЛЛРЗ".

После ремонта электровоз эксплуатируется на меткомбинате "Азовсталь".

Отметим, что двухсекционный магистральный локомотив ВЛ8м-1257 был построен в 1960 году на Новочеркасском электровозостроительном заводе.

Ранее ЦТС писал, что Львовский локомотиворемонтный завод капитально отремонтировал электровоз ВЛ11М-030. До того завод выполнил капремонт электровоза ВЛ11М-026.

В июле сообщалось, что Центральный ГОК ("Метинвест", Кривой Рог) вернул в эксплуатацию после капитального ремонта двухсекционный магистральный тепловоз 2ТЭ10М и маневровый тепловоз ТЭМ2У. (Центр транспортных стратегий 09.08.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Кравцов выявил "антигероев" на Львовском локомотиворемонтном заводе.

УЗ не досчиталась 6,5 млн грн из-за деятельности менеджмента предприятия.

Львовский локомотиворемонтный завод

Руководство Львовского локомотиворемонтного завода (ЛЛРЗ) обвиняют в нанесении АО "Укрзалізниця" ущерба в размере 6,5 млн гривен. Материалы об этом АО УЗ переданы в правоохранительные органы.

Как пишет ЦТС, о ситуации проинформировал председатель правления АО "Укрзалізниця" Евгений Кравцов.

"Антигерои дня - руководители нашего дочернего предприятия Львовского локомотиворемонтного завода. Или по собственной инициативе или по чьему-то предложению (будут разбираться правоохранители) они реализовали хорошо известную схему. Вместо того, чтобы изготавливать зубчатые колеса для локомотивов из ранее закупленных заготовок, предприятие поставляло "Укрзалізнице" детали собственного производства, но купленные у ТОВ-ки посредника. Почти на 60% дороже себестоимости. В результате: 6,5 млн грн убытков для УЗ", - рассказал Кравцов.

Он добавил, что эти факты обнаружили в ходе специальной проверки внутренние аудиторы УЗ. Сейчас материалы передали правоохранителям.

Ранее ЦТС писал, что ЛЛРЗ в сентябре выполнил полный капремонт пассажирского электровоза ВЛ40У и электровоза ВЛ11м5, а в августе завод отчитался о ремонте/модернизации сразу трех локомотивов: ВЛ11м-061, ВЛ11м-129 и ВЛ11м6-481.

Также сообщалось, что Львовский локомотиворемонтный завод выполнил заказ по поставке 12 тяговых двигателей ЭД-141 для региональных филиалов "Донецкая железная дорога" и "Приднепровская железная дорога". (Центр транспортных стратегий 23.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство компонентов для железнодорожного машиностроения других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных и финансовых показателях предприятий стран ближнего зарубежья, занимающихся производством компонентов для железнодорожного транспорта, информация о производстве компонентов, заключении и ходе реализации контрактов на поставку компонентов на предприятия железнодорожного машиностроения.

"Интерпайп" и "БелАЗ" договорились о поставке железнодорожных колес.

Соответствующее соглашение подписано сегодня в Киеве.

Украинская промышленная компания "Интерпайп" и белорусский "БелАЗ-Холдинг" заключили соглашение о стратегическом партнерстве, предусматривающее расширение сотрудничества в сфере поставки ж/д колес в 2019-2020 годах.

Как сообщает корреспондент ЦТС, присутствовавший на церемонии подписания договора, в рамках сотрудничества объемы поставки железнодорожных колес из Украины в Беларусь увеличатся до 6 тыс. штук в 2019 году и до 20 тыс. штук - в 2020 году.

Основным потребителем продукции "Интерпайп" станет Могилевский вагоностроительный завод, входящий в структуру "БелАЗ-Холдинг".

В украинской компании сообщают, что впервые осуществят прямые поставки ж/д колес в адрес "БелАЗ-Холдинг".

Отмечается, что "Интерпайп" уже длительное время работает на рынке Беларуси, поставляя колеса Минскому и Гомельскому вагоноремонтным заводам, являющимися отделениями Белорусской железной дороги.

"Интерпайп" является давним партнером "БелАЗа" в части поставок труб для тяжелого машиностроения, поэтому расширение партнерства в сегменте ж/д колес усилит кооперацию между нашими компаниями. В то же время, перспектива этого сотрудничества будет во многом зависеть от итогов нового расследования ЕЭК в отношении ж/д колес из Украины", - прокомментировал подписание договора гендиректор "Интерпайпа" Фади Храйбе.

"Интерпайп" является более надежным поставщиком ж/д колес, чем российские поставщики. Компания является давним партнером "БелАЗа" в части поставок труб. Летом Евразийская экономическая комиссия приняла решение о приостановке антидемпинговой пошлины в размере 34,22% на поставки ж/д колес из Украины. Это стало для нас позитивным сигналом. Все потребности в колесе на этот год "Интерпайп" покрывает, и с поставщиком колес на следующий год мы тоже определились", - заявил в свою очередь Петр Пархомчик, гендиректор ОАО "БелАЗ".

На уточняющий вопрос, поставлялись ли ранее колеса "Интерпайпа" "БелАЗу", Пархомчик ответил, что партнерство началось еще в 2011 году, но было прекращено в связи с введением пошлины, после чего компании стали работать через посредников.

Могилевский вагоностроительный завод является производителем грузовых ж/д вагонов. В 2018 году на филиале ОАО "БелАЗ" в Могилеве была также запущена линия по производству колесных пар, несмотря на это, компания столкнулась с острым дефицитом цельнокатаных колес, спровоцированным ростом производства ж/д отрасли. (Центр транспортных стратегий 02.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вернет ли Таможенный Союз антидемпинговые пошлины на ж/д колеса компании Пинчука.

"biz.nv.ua". 2 октября 2019

Белорусские вагоностроители готовы заблокировать возвращение в 2020 году антидемпинговых пошлин на ж/д колеса компании Интерпайп Виктора Пинчука, которые действовали в Таможенном Союзе. Беларусь готова препятствовать возвращению в 2020 году Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) антидемпинговых пошлин на ж/д колеса, производимые компанией Интерпайп (Днепр). "Белорусская сторона не даст согласия", — сказал сегодня в Киеве Петр Пархомчик, генеральный директор БелАЗ-Холдинга (Республика Беларусь). Он напомнил, что такое решение должны одобрить все участники Таможенного Союза (ТС), а не только Российская Федерация.

По его словам два российских производителя ж/д колес не смогли обеспечить спрос вагоностроителей, что привело к существенному росту цен на эту продукцию.

В июле текущего года ЕЭК остановила на 1 год действие антидемпинговых пошлин на украинские стальные цельнокатаные колеса в размере 34,33%. Пошлина была установлена в 2016 году, что закрыло рынок ТС для украинского производителя. Однако российские предприятия не смогли обеспечить



потребность вагоностроительных заводов, что привело к значительному росту стоимости этой продукции в странах СНГ.

По прогнозу ЕЭК, в 2019 году странам, которые входят в Таможенный Союз, понадобится 1,7 млн шт цельнокатаных колес, в том числе 1,5 млн шт. требуются России, 70 тыс. шт. — Беларуси и 136 тыс. шт. — Казахстану.

Одним из основных лоббистов отмены антидемпинговой пошлины на железнодорожные колеса Интерпайпа был БелАЗ-Холдинг. "Наша компания БелАЗ была инициатором того, чтобы пошлина, которая была введена на [железнодорожное колесо, была снята. Причина этого действия нашей компании в том, что на рынке был очень серьезный дефицит колеса", — так на вопрос журналиста НВ Бизнес ответил Петр Пархомчик.

Он сказал, что БелАЗ-Холдингом была подана соответствующая заявка в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК). "Для решения этого вопроса нам понадобилось чуть более одного года", — сказал Пархомчик.

Отмена пошлины привела к подписанию соглашения о стратегическом партнерстве в 2019—2020 гг. между Интерпайп и БелАЗ-Холдингом, которое состоялось сегодня в Киеве.

"Летом Евразийская экономическая комиссия приняла решение о приостановке антидемпинговой пошлины в размере 34,22% на поставки ж/д колес из Украины. Это стало позитивным сигналом для ж/д отрасли СНГ и позволило нам заключить долгосрочный контракт с одним из крупных потребителей белорусского рынка", — сказал Фади Храйбе, генеральный директор Интерпайп.

Компании планируют нарастить объемы поставки ж/д колес на Могилевский ВСЗ до 6 тыс. шт. в 2019 году и 20 тыс. шт. в 2020-м.

В сообщении Интерпайпа отмечается, что компания уже длительное время работает на рынке Беларуси, поставляя колеса Минскому и Гомельскому вагоноремонтным заводам, которые являются отделениями "Беларуской чыгунки" (БЧ).

Петр Пархомчик ожидает, что подписание соглашения позволит в 2020 году увеличить товарооборот между компаниями до \$16 млн с \$12 млн, которые были в 2018 году.

Кроме ж/д колес, БелАЗ-Холдинг также закупает у Интерпайпа трубную продукцию из спецсталей, которая используется в машиностроении.

Интерпайп — украинская промышленная компания, производитель стальных труб и ж/д колес. В 2018 году Интерпайп реализовал 857 тыс. тонн готовой продукции, в том числе — 189 тыс. тонн ж/д продукции. Продажи ж/д продуктов осуществляются под брендом KLV. Компания принадлежит бизнесмену Виктору Пинчуку.

ОАО "БелАЗ" — управляющая компания холдинга "БелАЗ-Холдинг" специализируется на выпуске карьерных самосвалов большой и особо большой грузоподъемности, а также другого тяжелого транспортного оборудования, применяемого в горнодобывающей и строительной отраслях промышленности.

В состав холдинга также входит производитель грузовых вагонов Могилевский ВСЗ.

Для справки: Название компании: *ИНТЕРПАЙП УКРАИНА, ООО* Адрес: 49005, Украина, г. Днепропетровск, ул. Писаржевского, д. 1а, каб.816 Телефоны: +7(10380)562383805; +38(0562)383805 E-Mail: OfficeBibikDp@interpipe.biz Web: <http://www.interpipe.biz/ru/> Руководитель: Храйбе Фади, генеральный директор (biz.nv.ua) (02.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Турецкая Kardemir освоила производство вагонных колес.

Турецкая металлургическая компания Kardemir запустила линию по производству вагонных колес для национальной железнодорожной сети. Как заявил директор компании Хусейн Сойкан, мощность новой линии составляет 150 тыс. колес в год.

По словам Сойкана, в настоящее время в мире насчитывается всего 15 производителей данной продукции. Kardemir станет 16-м и первым в Турции.

Освоение выпуска вагонных колес, как рассчитывает Kardemir, позволит Турции заместить их импорт. Как заявил Хусейн Сойкан, ранее покупка одного колеса весом 370 кг обходилась железнодорожникам примерно в 1000 евро. Теперь же цена снизится до около 600 евро.

В перспективе Kardemir планирует довести производство колес до 200 тыс. т в год. Это позволит не только удовлетворять национальные потребности, но и экспортировать данную продукцию в соседние страны. (Металлоснабжение и сбыт 30.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Производство сырья для железнодорожного машиностроения других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о производственных показателях металлургической отрасли, поставки сырья на предприятия

Демпинг-понг. "vgudok.com". 24 октября 2019

Киев и Минск договорились о расширении поставок ж/д колёс

Белорусский "БелАЗ-Холдинг" и украинская промышленная компания "Интерпайп" (принадлежит Виктору Пинчуку, зятю бывшего украинского президента Леонида Кучмы) договорились о расширении поставки ж/д колёс в 2019-2020 годах. Объёмы поставки колёс из Украины в Беларусь планируется нарастить до 6 тыс. в текущем году и до 20 тыс. в 2020-м.

Главным потребителем украинской продукции станет Могилёвский вагоностроительный завод, который входит в структуру "БелАЗ-Холдинг". "Удалось достичь полного понимания и согласия, мы подписали соответствующие документы на поставку до конца года 6 тысяч колёс, а на следующий год — 20 тысяч. Это очень важный документ, который открывает возможности нашего Могилёвского вагоностроительного завода", — заявил генеральный директор ОАО "БелАЗ" Пётр Пархомчик. Всего, по словам Пархомчика, потребность железных дорог Беларуси в ж/д колёсах составляет 80–100 тыс. штук.

Пётр Пархомчик

В августе этого года Евразийская экономическая комиссия прекратила действие антидемпинговой пошлины на стальные цельнокатаные колёса из Украины на срок до 1 июня 2020 года. Инициатором пересмотра торговых ограничений выступил именно "БелАЗ" в паре с "Казахстан темир жолы" (КТЖ). Пошлина в размере 4,75% от таможенной стоимости была введена в 2016 году по итогам антидемпингового расследования и увеличена до фактически заградительной в 34,22% в 2018 году. Инициаторами расследования выступили российские АО "Выксунский металлургический завод" и ОАО "Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат".

Украинские колёса поставляются по цене, превышающей стоимость продукции российских и китайских производителей. Теперь господин Пархомчик заявляет, что Беларусь допустила ошибку, когда согласовала пошлину на колёса производства "Интерпайпа". А российские предприятия не сумели обеспечить потребности вагоностроительных заводов, что привело к дефициту и увеличению стоимости ж/д колёс на рынке ЕАЭС. "БелАЗ" будет добиваться полной отмены антидемпинговой пошлины на продукцию украинского производителя.

Генеральный директор "Интерпайпа" Фади Храйбе уверяет, что колёса украинского производителя поставляются по цене, превышающей стоимость аналогичной продукции российских и китайских производителей. Следовательно, все обвинения в демпинге не состоятельны.

Ранее "Укрзалізниця" объявила о начале закупки полувагонов на средства Европейского банка реконструкции и развития. В "БелАЗ" уже заявили о готовности принять участие в конкурсе на поставку полувагонов для украинского монополиста.

Отметим, что в начале октября в украинском Житомире прошёл II Форум регионов Украины и Беларуси, на котором был подписан ряд соглашений между украинскими и белорусскими предприятиями. За 2018 год товарооборот между соседними странами достиг 5,5 млрд долларов. (24.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Деятельность вагоноремонтных депо других стран

В данном разделе приведены информационные сообщения о вагоноремонтных депо: строительство и модернизация, создание, применение инноваций.

Камкор Вагон: запуск работы Вагоноремонтных машин ВРМ.

В рамках проекта "Lean Production" в филиалах ТОО "Камкор Вагон" Усть-Каменогорское ВРД и Аякозское ВРД изготовлены собственными силами и введены в эксплуатацию Вагоноремонтные машины ВРМ. Внедрение данного проекта увеличит ежегодный объем ремонта на участках ТОР до 1200 вагонов. Данная механическая установка, как единая специализированная система предназначена для правки кузовов вагонов. Применение данной установки позволит снизить трудоемкость работ, механизировать процесс правки и обеспечить приведение геометрии кузова вагона до заводских параметров в кратчайшие сроки.

При запуске ВРМ в Усть-Каменогорском ВРД присутствовали: Директор ТОО "Казцинк-ТемирТранс" Новиков А.А., представитель ТОО "Бухтарминская Цементная Компания" Шустов А.В., а также представители АО "НК "КТЖ" начальник отдела вагонного хозяйства департамента по подвижному составу Сембаев К.Е., и.о.НОДГПЗ-1 Игембеков Г.С., РБВ-5 Асанов Н.К., начальник ОВП Защита - Семейского филиала АО "Казтемиртранс" Аканов Б.Н., Зам.ВЧД-24 Кыдырханов М.Б.

"Продемонстрированные функциональные возможности ВРМ позволяют гарантировано обеспечивать проведение качественного текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов в кратчайшие сроки и повысит уровень конкурентоспособности предприятий ТОО "Камкор Вагон", - прокомментировал Директор ТОО "Казцинк-ТемирТранс" Новиков А.А., являющийся одним из крупнейших собственников вагонов в данном регионе.

Согласно утвержденному плану мероприятий по реализации проекта "Lean Production" в 2020 году запланировано изготовление Вагоноремонтных машин в Карагандинском ВРД и Павлодарском ВРД. Себестоимость изготовления ВРМ собственными силами составила 13 млн.тенге, при том, что стоимость с аналогичными функциями у заводов изготовителей Российской Федерации составляет 116 млн.тенге.

Для справки: Название компании: Камкор Вагон, ТОО Адрес: 010000, Казахстан, г. Астана, ул. Кунаева, 10, эт. 18 Телефоны: +7(717)2612206; +7(717)2612204 Факсы: +7(717)2612235 E-Mail: info@kamkorvagon.kz; avpm@mail.ru Web: <http://www.vagon.kamkor.org> Руководитель: Димаш, Управляющий директор; Шаиков Зейнолла Кабдрашевич, Генеральный директор (INFOline, ИА (по материалам компании) 26.09.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Донецкая железная дорога отремонтировала более 30 тысяч вагонов.

Региональный филиал "Донецкая железная дорога" отремонтировал более 30 тысяч вагонов за 9 месяцев текущего года, - сообщает пресс-служба ДЖД.

Так, за этот период оздоровлено 32429 вагонов инвентарного парка "Укрзализныци".

Из их числа деповский и капитальный ремонты прошли 1834 полувагонов и 77 универсальных платформ. Кроме того, отремонтировано деповским ремонтом 934 вагона и капитальным ремонтом – 580 вагонов, находящихся в собственности промышленных предприятий.

Отмечается, что региональный филиал "Донецкая железная дорога" располагает мощной базой по ремонту грузовых вагонов, специализирующихся на техническом обслуживании и подготовке вагонов под погрузку. (Остров (Украина) 03.10.19)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)