



ОБЗОР ИНФОРМАЦИИ ПО ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЮ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**О разработке новых типов дизелей с 2015 г. по н/в
(обновленная информация по состоянию на 21.04.2023 г.)**

АО «Коломенский завод»

2019 г. 18-9ДГ исп. 04 мощностью 2.65 мВт для тепловоза 2ТЭ25КМ (инициативная разработка за счет средств ТМХ).

2022 г. 9ГМГ газопоршневой мощностью 940 кВт, находится в стадии разработки по субсидии Минпромторга (окончание разработки 2025 г.).

2022 г. 18-9ДГМ мощностью 2.85 мВт для тепловоза 3ТЭ28, проводится импортозамещение комплектующих (окончание разработки январь 2023 г.) (инициативная разработка за счет средств ТМХ).

2022 г. 16ЛДГ220 мощностью 3.3 мВт для тепловоза 2ТЭ30 в/и, находится в стадии разработки (окончание разработки декабрь 2023 г.) (инициативная разработка за счет средств ТМХ).

2022 г. 16ГДГ220 мощностью 3.1 мВт для газотепловоза ТЭ30, находится в стадии разработки (окончание разработки декабрь 2024 г.) (инициативная разработка за счет средств ТМХ).

22.11.2022 – АО «Трансмашхолдинг» и Госкорпорация «Росатом» подписали соглашение о долгосрочном сотрудничестве в области поставок резервных дизель-генераторных установок (ДГУ) для российской атомной отрасли. Стороны готовы развивать взаимодействие в области проектирования, изготовления, испытаний, поставок и обслуживания ДГУ мощностью до 6,5 МВт для оснащения российских и зарубежных проектов «Росатома», а также новых направлений бизнеса госкорпорации, развиваемых в ходе импортозамещения.

Производственной площадкой для реализации таких проектов выступает Коломенский завод, входящий в состав компании «ТМХ Энергетические решения». Предприятие имеет значительный опыт производства ДГУ на базе среднеоборотных двигателей семейств Д49 и Д500.

(Источник: tmholding.ru, 21.11.2022).

24.11.2022 – Тепловоз 3ТЭ28-0001 вышел на обкатку. На нем установлен дизель-генератор 18-9ДГМ, мощностью 3875 лошадиных сил, что позволяет перевозить поезда весом 7100 тонн. Данная модель дизель-генератора разработана для замены американской модели согласно программе импортозамещения. (Источник: forum.modelldepo.ru, 16.11.2022).

Окончание разработки было запланировано на январь 2023 г.

15.12.2022 – В сотрудничестве со специалистами Госкорпорации Росатом на Коломенском заводе реализуются три крупных проекта по совершенствованию производственных процессов в цехах изготовления

ключевых компонентов дизельных двигателей: в машиносборочном цехе и в механических цехах №63 и №10.

Проекты открыты в тех цехах, где имеются узкие места в производственном цикле, которые не позволяют обеспечить ритмичную сборку Дизель-генераторных установок на заводе. Синергия принципов бережливого производства ТМХ и Росатома способствует внедрению лучших практик и передового опыта компаний. (Источник: colomna.ru, 15.12.2022).

Создан опытный отечественный дизель-генератор 16-36ДГ для карьерных самосвалов БЕЛАЗ-75304 грузоподъемностью 220 тонн. Реализация проекта стала возможной благодаря стратегическим соглашениям между Трансмашхолдингом и БЕЛАЗом в области производства и поставок моторов.

Первый дизель-генератор 16-36ДГ будет направлен до конца текущего года в г. Жодино (Минская область, Республика Беларусь) для сборки опытного образца самосвала с новым двигателем и проведения эксплуатационных испытаний в карьере под пристальным надзором технических специалистов. По результатам эксплуатации будут определены объемы поставок на 2023 год и параметры установочной партии двигателей. (Источник: tmholding.ru, 19.12.2022).

12.01.2023 – В конце декабря 2022 года Коломенский завод отправил заказчику – автомобильному заводу БЕЛАЗ, новый двигатель для карьерного самосвала грузоподъемностью 220 т.

Среднеоборотный двигатель 16-36ДГ был спроектирован Инжиниринговым центром двигателестроения ТМХ в рекордно короткие сроки. По основным техническим характеристикам он ничем не уступает зарубежным аналогам, имеет большой ресурс и требует меньших затрат на техническое обслуживание и ремонт.

В 2023 году новый двигатель будет проходить эксплуатационные испытания под надзором технических специалистов БЕЛАЗа в опытном образце самосвала знаменитого белорусского завода.

Коломенский завод готов к производству установочной партии двигателей в 2023 году. (Источник: ratep-inn.ru, 04.01.2023).

16.02.2023 – В рекордно короткие сроки конструкторы Коломенского завода спроектировали восьмицилиндровый комбинированный дизельный двигатель, предназначенный для 220-тонного карьерного БелАЗа. В настоящее время новые моторы, установленные на самосвалы проходят карьерные испытания в г. Жодино (Минская область, Республика Беларусь).

Проект данного 8-цилиндрового двигателя, не уступает зарубежным аналогам ни по мощности, ни по расходу топлива.

В настоящее время карьерные испытания первого опытного образца самосвала с коломенским двигателем близятся к завершению, по результатам

которых будет принято окончательное решение о поставках в Республику Беларусь коломенских дизелей. (Источник: giamo.ru, 16.02.2023).

27.02.2023 – На Коломенском заводе Трансмашхолдинга ведется подготовка к серийному производству новых дизель-генераторов 18-9ДГМ, предназначенных для использования в конструкции инновационных магистральных грузовых тепловозов 3ТЭ28, выпуск которых будет организован на Брянском машиностроительном заводе (входит в состав Трансмашхолдинга).

В настоящее время в процессе сборки и испытаний находятся три двигателя, предназначенных для тепловоза 3ТЭ28-002. До конца года запланирован выпуск 87 единиц 18-9ДГМ, которыми будут укомплектованы 29 брянских тепловозов.

Новый дизель-генератор соответствует требованиям, предъявляемым к техническим характеристикам тепловоза, отличается высокой мощностью (3100 кВт), надежностью и удобством в обслуживании. На 18-9ДГМ применен инверторный пуск, что позволяет не вводить в состав дизель-генератора стартер-генератор и возбуждатель, их механические приводы, конструктивно упростить узел привода распределительного вала. Это благотворно сказывается на показателях надежности двигателя. Кроме того, дизель-генератор имеет тяговый агрегат новой конструкции и микропроцессорную систему управления и диагностики, обеспечивающую комплексное управление вспомогательными агрегатами и его полноценную защиту от нерегламентированных режимов работы. Двигатель соответствует всем современным экологическим нормативам.

В производстве на Брянском машиностроительном заводе 18-9ДГМ заменит американский дизель, который использовался в конструкции трехсекционного тепловоза предыдущей модели. (Источник: tmholding.ru, 27.02.2023).

15.03.2023 – Главгосстройнадзора Подмосковья проверил ход реконструкции цеха испытания и сдачи дизелей в корпусе дизелестроения Коломенского завода.

На объекте ведутся отделочные работы, монтаж внутренних инженерных систем и технологического оборудования. Срок строительно-монтажных работ составит 21 месяц.

Цех в корпусе 1954 года постройки предназначен для испытаний тепловозных, судовых, энергетических и газодизельных дизель-генераторов, а также последующей их окраски, упаковки и отправки заказчику.

Реконструкция цеха предусматривает удлинение пролетов здания, демонтаж колонн и пристройку на 1,5 тыс. м². Площадь цеха после реконструкции составит 9 350 м².

За год Коломенский завод выпускает 668 дизелей, в том числе 540 тепловозных, 64 судовых и 64 газодизельных. (Источник: in-kolomna.ru, 15.03.2023)

ООО «Уральский дизель-моторный завод»

Базовый дизель ДМ-185 разработан по федеральной целевой программе дизелестроения Минпромторга 2012-2015 гг.

2019 г. Дизель-генератор ДГ900Т (двигатель 6ДМ-185Т) мощностью 0.882 мВт для ТЭМ14М (инициативная разработка за счет средств СТМ)

2022 г. Дизель-генератор ДГ3500Т (двигатель 16ДГ-185Т) мощностью 3.5 мВт для тепловоза 2ТЭ35А, разрабатывается по субсидии Минпромторга, которые выделены в целях разработки тепловоза 2ТЭ35А (окончание разработки 1 квартал 2023 г.).

АО «Пензадизельмаш»

2014 г. Дизель Д200 (один опытный образец)

В период с 2011 по 2016 гг. Минпромторгом России реализовывалась целевая программа «Создание и организация производства в Российской Федерации дизельных двигателей и их компонентов нового поколения», входящая в подпрограмму «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Объемы финансирования указанной целевой подпрограммы за счет федерального бюджета на 2012 - 2015 годы составили 7 436 550 тыс. рублей, в том числе:

на 2012 год – 1 212 000 тыс. рублей;

на 2013 год – 1 406 000 тыс. рублей;

на 2014 год – 2 150 800 тыс. рублей;

на 2015 год – 2 668 550 тыс. рублей.

За счёт выделенного финансирования выполнялись опытно-конструкторские работы по созданию дизельных двигателей нового поколения Д300 и Д500.

Дизельные двигатели серии Д500 предназначены, в основном, для обеспечения строительства перспективных проектов кораблей и судов Военно-Морского Флота РФ. Письмо от 17.08.2022 № 2146 АО «Коломенский завод» о конфиденциальности разработки двигателя Д500 прилагается.

03.11.2022 – сентябрь 2021 года – успешно завершён опытный ремонт дизель-генератора 1ПДГ4Д.

2022 г.– ведется разработка конструкции турбокомпрессора ТКР-34 для дизельного двигателя типа Д49 производства АО «Коломенский завод» (Источник: merp.pnzreg.ru, 18.02.2022).

02.12.2022 – увеличен вдвое общий объем установочной партии генераторов тяговых постоянного тока ГПП-840 (часть дизель-генераторной установки тепловоза, которая предназначена для питания тяговых электродвигателей), производимой на предприятии АО «Пензадизельмаш».

В 2021 году представители АО «Трансмашхолдинг» и ОАО «РЖД» подписали комиссионный акт, в соответствии с которым Пензадизельмаш должен был собрать 560 генераторов. В настоящее время общий объем установочной партии увеличен еще на 500 единиц. Пензенские ГПП-840 используют в конструкции маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ производства Брянского машиностроительного завода (входит в состав ТМХ).

(Источник: pdmz.ru, 25.10.2022).

30.12.2022 – Работники завода Пензадизельмаш на сто процентов выполнили годовой план по дизелестроению, собрав и отгрузив заказчикам 247 дизелей и дизель-генераторов. Год завершили сборкой 2663-го ПДГ4Д. (Источник: pdmz.ru, 31.12.2022).

07.02.2023 – завод Пензадизельмаш прошел аудиторскую проверку ЦТА РЖД.

На территории завода экспертная комиссия Центра технического аудита ОАО «РЖД» (ЦТА) оценила функционирование системы менеджмента качества и соблюдение требований ГОСТ, технической документации, а также стандартов предприятия при изготовлении продукции – дизелей, дизель-генераторов, турбокомпрессоров и комплектующих.

В результате аудиторской проверки был подписан акт и даны рекомендации, направленные на повышение результативности и эффективности системы менеджмента качества, повышение качества продукции и процессов ее производства. (Источник: официальный телеграмм-канал ПДМ, 06.02.2023).

08.02.2023 – на заводе Пензадизельмаш запускают проект «Развитие дизельного производства»

В рамках проекта на заводе:

– разрабатывают новые дизельные двигатели с улучшенными техническими характеристиками и новые турбокомпрессоры с расширением модельного ряда;

– приступают к реализации мероприятий по техническому перевооружению, модернизации инфраструктуры завода и увеличению производственных мощностей.

Реализация проекта рассчитана на четыре года. За это время на Пензадизельмаше планируют запустить альтернативную продукцию в серийное

производство, выпустить более 400 дизельных двигателей новой конструкции и более 5000 турбокомпрессоров радиального типа.

Основные задачи проекта – достижение технологического суверенитета, выпуск альтернативной продукции и выход на новые рынки. (Источник: официальный телеграмм-канал ПДМ, 08.02.2023).

03.03.2023 – Первый опытный дизель-генератор 1ПДГ4А доставили на завод для капитально-восстановительного ремонта.

На ПДМ готовят производственную площадку под новый вид производственной деятельности – капитально-восстановительный ремонт дизельных двигателей. Ремонты такого типа предполагают установку усовершенствованных агрегатов и узлов повышенной надежности. Это означает, что дизель-генератор после ремонта по своим техническим характеристикам не будет уступать новому. (Источник: официальный телеграмм-канал ПДМ, 03.03.2023).

ООО «Кингисеппский машиностроительный завод»

13.03.2023 – «Кингисеппский машиностроительный завод» (КМЗ) начал переговоры с одним из производителей катеров на подводных крыльях в Ярославле о разработке и изготовлении дизельных двигателей по программе импортозамещения, сообщает пресс-служба предприятия.

Заказчик поставил задачу разработать и изготовить дизельный двигатель на смену двигателям Volvo D6, ранее использовавшимся для катеров на подводных крыльях. Работы будут производиться на собственных производственных мощностях КМЗ.

Информация о заказчике не раскрывается.

ООО «Кингисеппский машиностроительный завод» – завод-изготовитель дизельного, теплообменного и палубного оборудования, компрессоров высокого давления, осуществляющий все виды ремонта и обслуживания дизельных и газотурбинных двигателей, генераторов и редукторов. Предприятие является производителем и комплексным поставщиком энергетического оборудования и услуг для обеспечения гарантированной и бесперебойной работы дизельных и газотурбинных агрегатов гражданского и военного назначения. (Источник: portnews.ru, 13.03.2023)

Инвестиции в развитие технологической базы дизелестроения

Инвестиции в развитие технологической базы дизелестроения Трансмашхолдинга с 2015 по 2020 год составили около 11 млрд. руб. Согласно действующей инвестиционной программе в период до 2025 года в развитие дизелестроения ТМХ планируется инвестировать ещё 15 млрд. руб.

АО «СТМ» планирует инвестировать в развитие производства высокооборотных дизельных двигателей нового поколения серии ДМ-185 и их компонентной базы 7 млрд. руб., в том числе 5 млрд. руб. – займ из Фонда развития промышленности.

28.10.2022 – на Коломенском заводе объем инвестиционной программы в 2018-2022 годах составляет около 12 млрд руб. Ее ключевые цели заключаются в освоении серийного выпуска нового модельного ряда силовых установок, повышении их качества и конкурентоспособности, а также увеличении эффективности производства. (Источник: ratep-inn.ru, 10.06.2021).

Инвестпрограмма «Пензадизельмаша», реализованная с 2018 года, составила 1,5 млрд рублей, часть средств – 146,5 млн руб. – предоставил Фонд развития промышленности. На предприятии закупили семь современных высокопроизводительных обрабатывающих центров, предназначенных для изготовления ключевых компонентов двигателей, а также реконструировали сборочный цех, что позволило запустить поточную линию сборки дизельных двигателей. (Источник: vgudok.com. 13.04.2021).

Важная задача заводов ТМХ – снизить зависимость от импортного чугунного литья. С этой целью акционеры ТМХ приобрели и модернизируют специализированное литейное предприятие «Петрозаводскмаш». Группа компаний «Ключевые системы и компоненты», также входящая в холдинг, инвестирует в данное предприятие 1,2 млрд руб. Один из основных проектов предприятия – импортозамещение отливок блок-картеров в дизельных двигателях Коломенского завода. (Источник: gudok.ru, 28.04.2021).

19.01.20123 – Литейный завод «Петрозаводскмаш» продолжает создавать на своей базе центр компетенции производства высокотехнологичных деталей машиностроения. К 2024 году здесь хотят создать научно-производственное предприятие мирового уровня.

Главные покупатели продукции – Коломенский завод и «Пензадизельмаш», которые заказывают блоки и рамы дизелей. С участка черновой механической обработки «Петрозаводскмаша» к декабрю 2022 года отправили около 1500 товаров (в 2021 году выпустили примерно 900 товаров). Ранее в дизельных двигателях Коломенского завода устанавливались цельнолитые блоки цилиндров из Германии. В связи с уходом немецких предприятий из России, их место заняло петрозаводское предприятие. Коломенский завод передал технологическую документацию для производства блоков, а «Петрозаводскмаш» освоил изготовление новых цельнолитых чугунных корпусов.

Из бюджета Карелии завод получил субсидию 7,1 млн рублей на возмещение затрат по приобретению техники. В начале 2023-го предприятие получит льготный заем 2,4 млрд рублей от регионального Фонда развития

промышленности на модернизацию. Глава республики Карелия Артур Парфенчиков отметил: «Карелия будет содействовать развитию завода». (Источник: karelia.ru, 07.01.2023).

АО «Коломенский завод» реализует проект по увеличению объемов ремонта дизельных двигателей.

Первый этап проекта – создание новых и модернизация старых цехов ремонта двигателей; ввод в эксплуатацию нового оборудования. В 2022 году ожидается расширение мощностей ремонта двигателей с нынешних 50 до 250 в год.

Второй этап проекта – дооснащение цеха, модернизация оборудования и сетей, которые позволят увеличить количество ремонтируемых двигателей до 500 в год. Завершение этапа запланировано в 2023 году. Объем инвестиций, запланированных на реализацию проекта составляет около 1 млрд руб. (Источник: tmholding.ru, 05.04.2021).

03.11.2022 – В марте 2022 года на Коломенском заводе введен в эксплуатацию новый испытательный центр (площадь 8,9 тыс м²). Для работы стендов использована современная автоматизированная система управления испытаниями, построенная на базе отечественного программного обеспечения «Алмаз».

Новый центр испытаний позволит увеличить производственную мощность по выпуску и ремонту двигателей до 1150 единиц в год. (Источник: официальный телеграмм-канал ОПЖТ, 12.08.2022).

12.01.2023 – Минпромторг России, «Трансмашхолдинг» и «Синара – Транспортные Машины» сформировали инвестиционную программу «Железнодорожное машиностроение и компоненты».

Об этом сообщил статс-секретарь – замглавы ведомства Виктор Евтухов на прошедшем 21 декабря 2022 года заседании Морской коллегии при Правительстве России. Планируемый объем инвестиций по данной комплексной программе на 2022-2025 годы составляет 110 млрд рублей. «Программа направлена на суверенизацию железнодорожного подвижного состава с локализацией ключевых компонентов, включая импортозамещение дизельных двигателей для железнодорожного подвижного состава, судостроения и ряда других отраслей», – доложил Виктор Евтухов. (Источник: rollingstockworld.ru, 21.12.2022).

31.01.2023 – Коломенский завод планирует во 2-м полугодии-2023 полностью ввести в эксплуатацию современный центр испытания дизелей.

Это самый масштабный проект программы его технического перевооружения с инвестициями более 11,4 млрд руб. В данную программу входит закупка около 200 ед. оборудования, которое должно обеспечить повышение локализации компонентов двигателей, их постановку в серию и

увеличение объемов выпуска. (Источник: официальный телеграмм-канал ТМХ, 04.01.2023).

АО «Пензадизельмаш» планирует направить более 1,2 млрд. рублей на техническое перевооружение предприятия и модернизацию производства в 2022-2023 гг. Более 700 млн руб. планируется использовать на приобретение нового оборудования для реализации проекта заводского ремонта дизельных двигателей, более 400 млн руб. – на поддержание и обновление существующих мощностей завода и более 40 млн руб. – на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. (Источник: mer.pnzreg.ru 18.02.2022).

«Минпромторг России совместно с «Трансмашхолдингом» и «Синарой транспортные машины» сформировал комплексную инвестиционную программу «Железнодорожное машиностроение и компоненты». Планируемый объем инвестиций по программе на 2022-2025 годы составляет 110 млрд рублей», – приводятся в сообщении слова замглавы Минпромторга Виктора Евтухова по итогам заседания Морской коллегии под председательством вице-преьера, главы Минпромторга Дениса Мантурова.

Евтухов отметил, что программа будет направлена на локализацию ключевых компонентов железнодорожного подвижного состава. Также планируется начать импортозамещение дизельных двигателей для железнодорожного подвижного состава, судостроения и других отраслей, добавил он. (Источник: tass.ru, 21.12.2022).

19.01.2023 – В 2023 году компания АО «Трансмашхолдинг» планирует направить 2 миллиарда рублей на техническое перевооружение и модернизацию АО «Пензадизельмаш».

Более половины этой суммы будет потрачено на мероприятия по технологическому развитию и совершенствованию производства. Более 300 миллионов – на обновление объектов инфраструктуры предприятия. Средства также направят на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, обеспечение безопасности предприятия и развитие его IT-инфраструктуры.

Особое внимание уделят переоснащению производственных площадок для реализации проекта «Развитие дизельного производства».

Переоснащение производства на «Пензадизельмаш» позволит решить задачи, связанные с повышением качества выпускаемой продукции, обеспечением экологической и промышленной безопасности производства, а также выходом на новые рынки. (Источник: pravda-news.ru, 16.01.2023).

01.02.2023 – Свердловский завод «Ремпутьмаш» (входит в «Синара – Транспортные Машины», СТМ) по инвестиционной программе размером 448 млн руб. закупает оборудование, необходимое для ремонта локомотивов серии 2ТЭ116У.

В 2022 году на завод поступила новая моечная камера для крупногабаритных деталей – рам тележки и блоков дизеля. Это позволит ускорить процесс ремонта. В перспективе цех будет разделен на две части – участок по ремонту тележек тепловозов и участок по ремонту дизельных двигателей серии 18-9ДГ. (Источник: sinaratm.ru, 04.12.2022).

15.02.2023 – Коломенский завод (входит в ТМХ) представил производственный план на 2023 год. Его параметры озвучил гендиректор завода Игорь Щедров. Планы предприятия включают:

- выпуск 355 новых дизелей;
- капремонт 120 дизелей;
- выпуск 38 локомотивов – пассажирских электровозов ЭП2К и тепловозов ТЭП70БС;
- ремонт 18 тепловозов ТЭП70БС.

Также во 2-м квартале планируется постановка в серийное производство дизеля 18-9ДГМ для магистрального грузового тепловоза 3ТЭ28, к концу года – освоение выпуска дизель-генераторов 16ЛДГ220 для новых грузовых тепловозов 2ТЭ30.

Продолжается реализация масштабной инвестпрограммы по развитию площадки: инвестиции в 2023 году Щедров предполагает, будут на уровне не менее 7 млрд руб. (Источник: официальный телеграмм-канал [rollingstock](https://t.me/rollingstock), 15.02.2023).

28.03.2023 – Компания «Трансмашхолдинг» (ТМХ) в 2023-2027 годах направит в общей сложности более 26 млрд рублей на развитие компетенций в среднеоборотном двигателестроении и модернизацию их выпуска, говорится на сайте кабмина по итогам рабочей поездки вице-преьера – главы Минпромторга Дениса Мантурова на «Коломенский завод».

«Многолетняя работа по развитию и модернизации производства, локализации ключевых компонентов дизельных двигателей (с привлечением как собственных, так и целевых заемных средств ФРП) будет продолжена в 2023-2027 годах. В этот период общий объем инвестиций, направленных на обеспечение глобального технологического суверенитета в области среднеоборотного двигателестроения, составит более 26 млрд рублей», – отмечается в сообщении.

На эти средства ТМХ будут организованы центры компетенций по изготовлению компонентов цилиндропоршневой группы и коленчатых валов, участки комплексных линий по изготовлению вкладышей и шатунных втулок, распределительных валов, приводов насосов, а также модернизирована инфраструктура, разработаны новые модификации двигателей для перспективных моделей новой техники, применяемых в различных областях промышленности.

Ключевые проекты завода по двигателям для локомотивов – постановка в производство дизель-генератора 18-9ДГМ для магистральных тепловозов 3ТЭ28, дизель-генератора 16ЛДГ220 и его «газовой» версии 16ГДГ для нового поколения магистральных машин платформы ТЭ30, двигателя-генератора 9ГМГ на СПГ для маневровых тепловозов.

«В России большой спрос на дизельные двигатели, и он продолжает увеличиваться с каждым годом. Для обеспечения продукции двигателестроителей отечественными комплектующими и увеличения производственного потенциала требуются дальнейшее развитие и модернизация производств. Совместно с лидерами отечественного машиностроения уже сформирована инвестиционная программа «Железнодорожное машиностроение и компоненты», планируемый объем инвестиций по которой составляет 110 млрд рублей на 2022-2025 годы, в том числе на проекты в части дизелестроения», – добавил Мантуров. (Источник: 1prime.ru, 25.03.2023; телеграмм-канал rollingstock, 26.03.2023).

О субсидировании разработки и производства дизелей

В целях развития производственной базы для освоения выпуска новых моделей локомотивов и их компонентов, а также импортозамещения, АО «ТМХ» и АО «СТМ» сформированы инвестиционные программы на 2022-2025 гг. на общую сумму 121.3 млрд. руб. В том числе, на развитие дизельного производства 28.8 млрд. руб.

В рамках программы предполагается, в числе прочего, развитие производства:

– развитие производства коленчатых валов на Коломенском заводе – 6.2 млрд. руб.;

– развитие производства на Коломенском заводе компонентов дизельных двигателей (шатун, втулок и крышек цилиндров, вкладышей) – 6.5 млрд. руб.;

– разработка новых моделей дизелей, развитие сервисных и сборочных мощностей Коломенского завода (дизели 18-9ДГМ мощностью 2850 кВт, ЛДГ220 мощностью 3300 кВт для тепловозов, линейки дизелей Д500 мощностью 3500-6500 кВт для атомной и судовой отраслей) – 8.4 млрд. руб.;

– развитие дизельного производства на АО «Пензадизельмаш» (разработка новых моделей турбокомпрессоров, доработка судового дизеля Д200, обеспечение выпуска и сервиса тепловозного дизеля ПД4Д) – 5.3 млрд. руб.

Компании обратились в правительство Российской Федерации (письмо от 29 июня 2022 г.) с просьбой о:

- дополнительном финансировании фонда развития промышленности на

2023-2025 гг. в объеме 97 млрд. руб. (в том числе 23 млрд. руб. для дизельного производства) для возможности предоставления машиностроительным холдингам льготных займов (в размере до 80 % от бюджета проектов под 1 % годовых на срок до 15 лет);

- формировании долгосрочной программы закупки подвижного состава и дизельных двигателей с ключевыми заказчиками (в том числе с ОАО «РЖД»).

Предложения рассмотрены и поддержаны Минпромторгом. Подготовлен проект «Дорожной карты поддержки инвестиционных проектов железнодорожного машиностроения, реализуемых АО «Трансмашхолдинг» и АО «Группа Синара» в рамках нового инвестиционного механизма».

28.10.2022 – Часть средств на инициативы в дизелестроении – около 1,1 млрд руб. – Коломенскому заводу выделил государственный Фонд развития промышленности. Средства получены в виде займов для совершенствования производства дизель-генераторов для тепловозов, малой и атомной энергетики, а также газодизель-генераторов, нефтяных и газонефтяных двигателей. (Источник: rg.ru, 26.03.2021).

Два займа на 5,2 млрд руб. выделены из Фонда развития промышленности (ФРП) на освоение выпуска компонентов, приобретаемых ранее за рубежом для «ТМХ-Электротех». Предполагается увеличение выпуска асинхронных тяговых двигателей для магистральных локомотивов на 35%, до 5,7 тыс. двигателей в год, а также увеличение выпуска электродвигателей для электропоездов и вагонов метро с выходом на мощность 2,7 тыс. двигателей в год. (Источник: rollingstockworld.ru, 22.08.2022).

14.03.2023 – На федеральном уровне планируется подготовить программу по развитию дизелестроения.

Она должна помочь в деле импортозамещения двигателей, применяемых при создании отечественного флота.

Об этом сообщил сегодня на расширенном заседании комитета Совфеда по аграрно-продовольственной политике и природопользованию сенатор Сергей Митин.

«Самая главная проблема – дизели для крупнотоннажных судов. Сегодня их реально нет, так же как и для среднетоннажных. Но если для среднетоннажных обещают в течение 2–3 ближайших лет построить, и это в график вписывается, то по крупнотоннажным – пока проблема», – сказал С. Митин.

Он отметил, что по линии Минпромторга уже выделено около 30 млрд руб. для организации производства агрегатов и узлов, применяемых в судостроении. Было определено 67 наименований комплектующих, которые в РФ не делались, уточнил сенатор. (Источник: rzd-partner.ru, 14.03.2023).

30.03.2023 – Железнодорожному машиностроению не хватает господдержки на НИОКР, так как спрос на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы вырос кратно в связи с необходимостью искать решения в свете импортозамещения комплектующих.

Тому, как государство поддерживает отрасль, был посвящен круглый стол «О государственной поддержке развития железнодорожного машиностроения, производства комплектующих для инфраструктуры и подвижного состава».

Как сообщил начальник департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Минпромторга России Игорь Бойцов, на данный момент ведущие производители железнодорожной техники в стране реализуют инвестпрограмму примерно на 100 млрд руб. Часть инвестиций идет за счет собственных средств компаний, часть – за счет льготных займов (соотношение составляет примерно 80 к 20).

Одновременно идет поддержка по линии Фонда развития промышленности. К настоящему времени ФРП выдал предприятиям железнодорожного машиностроения около 17 млрд руб. Запланировано еще порядка 63 млрд руб. в рамках кластерной инвестиционной платформы.

«Это новый инструмент, который недавно начал работать и дает дополнительные возможности для получения кредитов по хорошим ставкам», – сказал И. Бойцов.

Также в соответствии с постановлением правительства РФ № 1649 Минпромторг осуществляет поддержку предприятий при новых разработках по НИОКР. «Субсидирование этих проектов осуществляется в течение 3 лет. 97 млрд руб. было выдано в виде субсидий на 2022 год, на 2023 год запланировано 288,3 млрд руб. Субсидиями уже воспользовались такие предприятия, как АО «Тулажелдормаш», АО «Калужский завод «Ремупутьмаш», АО «Рузхиммаш» и др.», – проинформировал И. Бойцов.

В то же время, рассказал первый заместитель гендиректора СТМ Антон Зубихин, меры по линии Минпромторга сегодня недостаточны. Компания получила на НИОКР 300 млн руб., тогда как помощь с учетом объема выпускаемой продукции (в холдинге над различными программами сегодня работает свыше 1 тыс. конструкторов) должна быть как минимум в 10 раз больше.

Потребности производителя в объемах научно-исследовательских и опытно-конструкторских работы стали кратно выше, и финансируются они, главным образом, за счет собственных средств, проинформировал А. Зубихин.

Если говорить о ФРП, то, по его словам, с одной стороны эта помощь оказалась важной по локализации комплектующих для дизелестроения. «В стране никогда не производился поршень, втулка, коленвал, распределительный

вал, шатун. Мы всегда забирали эти комплектующие со стороны импорта», – сказал он.

Вместе с тем, уточнил представитель СТМ, деньги от ФРП – это заемные средства, не субсидии, с учетом процентов их нужно возвращать (по данным Фонда, на локализацию компонентной базы предоставляется кредит со ставкой в 5,5%, при этом для отдельных проектов по решению правительственной комиссии она может быть снижена до 1%). «Мы обязаны в своей себестоимости учитывать эту нагрузку и удорожание нашей продукции. По ряду изделий это удорожание на 40-60% по сравнению с зарубежным аналогом, с тем же дизелем», – сообщил А. Зубихин.

При этом он предложил защитить отечественных производителей дизелестроения от китайских поставщиков. «Рынок раньше был представлен финскими, немецкими, американскими дизелями. А сейчас что? Эти производители, во-первых, ушли с рынка, с другой – все замещается просто китайскими производителями. Видим сейчас достаточно серьезную экспансию», – резюмировал менеджер.

При проведении собственных конструкторских разработок нельзя забывать про испытательное оборудование, подчеркивает вице-президент ОПЖТ Андрей Смыков. По оснащению испытательных центров, лабораторий тоже должны быть меры, предполагающие поддержку от государства.

«Потому что без испытаний невозможна ни сертификация, невозможно что-то подтвердить, быть уверенным, что изготавливаемая продукция безопасна для эксплуатации», – пояснил вице-президент ОПЖТ.

Нужны и законодательные решения. Поскольку большое число подвижного состава выпускалось с импортными комплектующими из западных стран, к этим составным частям сейчас подбираются российские аналоги. Но чтобы быть уверенным, что они подходят к той или иной технике, нужны изменения в конструкторскую документацию (КД). При этом последняя может принадлежать иностранному производителю, говорит А. Смыков.

Согласно ГОСТ 2.503-2013 «Единая система конструкторской документации. Правила внесения изменений», вносить коррективы в КД имеет право только организация-держатель подлинников этих документов. Отсюда необходимо, отмечает А. Смыков, выработать и легализовать универсальный порядок актуализации конструкторской документации иностранного производителя на составные части (комплектующие) сложной машиностроительной продукции, изготовленной в РФ. Источник (rzd-partner.ru, 30.03.2023).

Финансирование по плану НТР ОАО «РЖД» работ по созданию дизельных двигателей

ОАО «РЖД» финансирует работы по переводу дизельных двигателей тепловозов для работы по газодизельному циклу:

- АО «ВНИКТИ» выполняет работу по теме «Разработка модификации магистрального тепловоза 2ТЭ116У по газодизельному циклу»:

- срок выполнения 2021-2023 гг.;
- объём финансирования – 32.2 млн. рублей, в том числе:
- 2021 г. – 1 млн. рублей;
- 2022 г. – 9 млн. рублей;
- 2023 г. – 22.2 млн. рублей.

- АО «ВНИИЖТ» выполняет работу по теме «Модернизация и проведение эксплуатационных испытаний маневровых локомотивов серии ТЭМ18ДМ для работы по газодизельному циклу с использованием сжиженного природного газа в качестве моторного топлива»:

- срок выполнения 2021-2024 гг.;
- объём финансирования – 36.1 млн. рублей, в том числе:
- 2021 г. – 0.7 млн. рублей;
- 2022 г. – 0 млн. рублей;
- 2023 г. – 16.5 млн. рублей.
- 2023 г. – 18.9 млн. рублей.

13.12.2022 – ОАО РЖД предоставили грант на создание теплового аккумулятора для предпусковой подготовки дизеля в зимнее время в размере 1,5 млн руб, который был получен доцентом кафедры «Локомотивы» СамГУПС Александром Свечниковым по итогам конкурса компании для молодых ученых. В течение года он должен будет создать экспериментальный образец теплового аккумулятора и провести его испытания в условиях низких температур.

Аккумулятор будет представлять собой емкость с теплоаккумулирующим веществом внутри и экранно-вакуумной изоляцией снаружи, в которой в момент холодного простоя будут храниться в горячем состоянии масло и охлаждающая жидкость. Это должно позволить снизить износ деталей дизеля, ускорить процесс прогрева и уменьшить расход топлива на прогрев. (Источник: tgstat.ru, 13.12.2022).

Продажа, тендеры, заключенные контракты на поставку локомотивов сторонним организациям

16.02.2023 – Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в состав ОА «Трансмашхолдинг») передал тяговый агрегат НП1 № 106

ОАО «Карельский окатыш», входящему в крупнейшую в мире сталелитейную и горнодобывающую компанию «Северсталь».

На сегодняшний день на «Карельском окатыше» работают 13 тяговых агрегатов НП1. Они используются для перевозки железной руды и рассчитаны на работу при температурах окружающей среды от –50 до +45 °С и высоте над уровнем моря до 1200м. Мощность локомотива – 7600 кВт, сила тяги 1200 кН. (Источник: журнал «Локомотив» №1 2023 г. стр. 31)

27.03.2023 – Холдинг «Синара – Транспортные Машины» представляет ожидаемые предварительные результаты за 12 месяцев, закончившиеся 31 декабря 2022 года. Результаты основаны на оперативных данных и управленческой отчетности.

Несмотря на сложные экономические условия, вызванные изменениями геополитической ситуации, Холдингу СТМ удалось сохранить ключевые компетенции и объемы производства в основных областях своей деятельности. Главные финансовые показатели холдинга улучшились либо в целом сохранились на том же уровне, подтверждая стабильное финансовое положение.

К концу 2022 года было произведено и реализовано <...> 49 маневровых тепловозов – это плюс 18 единиц в сравнении с 2021-м годом <...>. (Источник: sinaratm.ru, 27.01.2023).

28.03.2023 – С января по сентябрь Брянский машиностроительный завод (БМЗ) передал заказчикам 162 маневровых тепловоза серии ТЭМ18ДМ.

Маневровые тепловозы ТЭМ18ДМ выпускаются на БМЗ с 2008 года. В 2019 году на заводе была проведена масштабная работа по внедрению новых технических решений в конструкцию тепловоза. При модернизации локомотива были учтены потребности заказчиков, как со стороны ОАО «РЖД», так и коммерческих предприятий.

В итоге, Российские железные дороги за три квартала 2022 года приобрели в свой локомотивный парк 109 маневровых тепловозов. На коммерческий рынок завод направил 53 маневровых локомотива. Они вошли в транспортные парки крупных горнодобывающих и металлургических комбинатов, а также предприятий химической промышленности. (Источник: bryansknovosti.ru, 13.03.2023).

*** новые публикации о развитии дизелестроения в России в средствах массовой информации за период с 17.04.2023 по 21.04.2023 не обнаружены**

**** информация о продажах, тендерах, заключенных контрактах на поставку маневровых тепловозов сторонним организациям в средствах массовой информации за период с 17.04.2023 по 21.04.2023 не обнаружена**