

ОБЗОР ИНФОРМАЦИИ ПО ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЮ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О разработке новых типов дизелей с 2015 г. по н/в

**Новые публикации о развитии дизелестроения в России в средствах массовой информации за период с 01.07.2025 по 31.07.2025.*

***Информация о маневровых тепловозах СТМ и ТМХ, которые приобретают сторонние от РЖД потребители (продажа, тендеры, заключенные контракты) за указанный период.*

РАЗВИТИЕ ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

АО «Коломенский завод»

10.01.2024

Коломенский завод отправил заказчику 200-й дизель-генератор 18-9ДГМ.

Юбилейный агрегат успешно прошел приемку инспекцией РЖД и уехал на Брянский машиностроительный завод, где будет эксплуатироваться в составе самого мощного в стране трехсекционного тепловоза 3ТЭ28. В серийное производство двигатель был принят во втором полугодии 2023 года.

3ТЭ28 – магистральный грузовой тепловоз с электрической передачей переменного–постоянного тока. Он предназначен для вождения тяжеловесных поездов – весом до 7 100 тонн при уклоне 11,5% в условиях сурового климата и сложного рельефа Дальневосточной железной дороги и Байкало–Амурской магистрали. На ровных участках пути такой локомотив способен перемещать составы весом до 18 300 тонн.

Дизельные двигатели 18-9ДГМ разработаны специалистами Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ и собраны на Коломенском заводе. 18-9ДГМ – это модернизированный вариант серийных дизель-генераторов 18-9ДГ, которые Коломенский завод изготавливает для тепловозов 2ТЭ25КМ. (Источник: официальный телеграм-канал АО «Коломенский завод», 10.01.2025)

17.01.2025

Коломенский завод (входит в состав компании «ТМХ Энергетические решения») направил холдингу «РЖД» первый пассажирский тепловоз ТЭП70БС, оснащенный системой автоматического запуска дизеля (САЗД). Система предусматривает автоматический прогрев теплоносителей дизеля в холодную погоду без необходимости присутствия человека.

Специалисты ВНИКТИ (г. Коломна) совместно с конструкторами компании «ТМХ Инжиниринг» и Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ разработали САЗД тепловоза по заданию «Российских железных дорог».

В микропроцессорную систему локомотива ТЭП70БС интегрированы алгоритмы управления, которые запускают тепловоз при низких температурах автоматически, прогревают теплоносители агрегата до нужной температуры (45 °С), включают прокачивающие насосы во время остановки машины, следят за зарядом аккумуляторной батареи тепловоза и при необходимости заряжают пусковые конденсаторы.

САЗД подает звуковой сигнал для вызова машиниста при возникновении неисправности.

Когда двигатель остывает (на локомотиве стоят датчики температуры), система вновь самостоятельно его запускает. При необходимости, цикл повторяется. Для уверенного пуска дизеля с изношенной (подсевшей) аккумуляторной батареей дополнительно установлены мощные конденсаторы.

Внедрение новой системы позволит обслуживать сразу несколько тепловозов, оборудованных САЗД, обеспечить экономию дизельного топлива (обычно двигатель в период простоя непрерывно работает на холостом ходу).

Тепловоз ТЭП70БС с новой системой прошел все необходимые испытания, среди которых были и дополнительные, в ходе которых имитировалась температура теплоносителей и окружающей среды с помощью специальных датчиков (без помещения тепловоза в климатическую камеру).

В ближайшее время на полигоне Октябрьской железной дороги начнется серия эксплуатационных испытаний, по итогам которых будет принято решение о поставках следующих новых тепловозов этой серии уже с установленной на них системой автоматического запуска двигателей. (Источник: tmholding.ru, 17.01.2025).

21.01.2025

Коломенский завод приступил к производству новой продукции – насосов воды для дизель–генераторов.

Сборку и испытания опытных образцов насосов воды 18–9ДГМ.123СПЧ, разработанных Инжиниринговым центром двигателестроения ТМХ, осуществили на ПДМ в 2024 году. Эти водяные насосы – часть системы охлаждения дизель–генераторной установки 18–9ДГМ производства Коломенского завода.

В начале 2025 года насосы представили комиссии, состоящей из представителей РЖД, ВНИИЖТ и завода–заказчика, которая оценила готовность ПДМ к производству и готовность сотрудников к сборке новой продукции, а также комплекты конструкторской и технологической документации, программы, методики и протоколы испытаний опытных образцов насосов.

Комиссия установила, что по состоянию производства завод полностью готов к выпуску насосов.

На ПДМ приступают к изготовлению установочной партии. Выпуск водяных насосов будет осуществляться из отечественных компонентов с применением отработанных технологий серийного производства, что гарантирует стабильно высокое качество продукции (Источник: официальный телеграмм-канал коломенского завода, 21.01.2025)

21.01.2025

Коломенский завод ТМХ (КЗ, входит в состав компании «ТМХ Энергетические решения») направил для модернизации энергокомплекса Южных электрических сетей Камчатки (ЮЭСК, входит в состав группы «РусГидро») четвертый и последний в рамках действующего соглашения газопоршневой двигатель-генератор 1-9ГМГ.

Договор на поставку трех двигатель-генераторов был подписан сторонами в 2022 году, они были переданы заказчику в марте 2023 года. В конце 2024 года заключено дополнительное соглашение, в соответствии с которым ЮЭСК получили еще один агрегат.

Газопоршневые двигатель-генераторы 1-9ГМГ мощностью 900 кВт были разработаны специалистами Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ, ведущего отечественного разработчика среднеоборотных двигателей. Серийное производство двигателей осуществляется на Коломенском заводе с 2023 года.

Освоение выпуска 1-9ГМГ является важным достижением, призванным обеспечить технологический суверенитет России в области создания объектов малой энергетики.

Новые двигатели имеют ряд преимуществ перед импортными аналогами: унификация деталей и узлов 1-9ГМГ (до 80%) с дизельными двигателями типа Д49 обеспечивает высокую ремонтпригодность, низкую стоимость обслуживания и запасных частей, позволяет использовать разветвленную сервисную инфраструктуру, созданную в течение последних десятилетий. Распределённая система подачи топливного газа обеспечивает более высокие показатели приемистости, чем у двигателей, использующих внешнюю систему газоподачи.

Газопоршневые агрегаты 1-9ГМГ способны обеспечить существенную экономию расходов на электроэнергию при эксплуатации в условиях изолированной энергосистемы. Двигатели, предназначенные для Южных электрических сетей Камчатки, адаптированы к работе в сложных климатических условиях, что обеспечит их надежность в работе.

Электростанции с газопоршневыми двигатель-генераторами Коломенского завода могут работать как автономно, так и параллельно с сетью

или другими электростанциями и обеспечивать снабжение потребителя переменным трехфазным током напряжением 6300 или 10500 В, при частоте 50 Гц. Они могут использоваться в качестве основных и резервных источников электро- и теплоснабжения для промышленных и народно-других хозяйственных объектов.

Предприятие имеет богатый опыт создания агрегатов для нужд малой энергетики. Первые дизели Коломенский завод начал выпускать для силовых электростанций еще в начале прошлого века, а за последние 10 лет было поставлено в различные регионы России (Ямал, Сахалин, Прибайкалье, Камчатка и др.) около 100 дизель-генераторов, в том числе использующих в качестве топлива нефть и попутный газ. Коломенские двигатели хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации.

Создание новых отечественных газопоршневых электростанций способно внести существенный вклад в развитие независимого российского рынка распределенной генерации. (Источник: Официальный телеграмм-канал ТМХ, 21.01.2025 г.).

24.01.2025

Станочный парк механического цеха №63 Коломенского завода пополнился новым зубофрезерным станком с ЧПУ.

Новый станок установлен взамен устаревшего оборудования, выведенного из эксплуатации, и предназначен для нарезания зубьев и шестерней разного модуля. Свежее оборудование позволяет добиться более высокого класса шероховатости обрабатываемых зубьев, а также уменьшить износ инструмента, по сравнению с предшественником. Станок введен в работу и на данный момент на нем изготавливают два вида шестерней для приводов дизелей. В скором времени ожидается дополнительная оснастка для станка, которая позволит расширить ассортимент выпускаемых деталей.

После обработки на зубофрезерном станке шестерни проходят термообработку и шлифовку. Когда полный цикл изготовления детали завершен, работники цеха формируют комплект шестерней и отправляют их коллегам в механический цех №1 и №14, где происходит сборка привода. Готовый привод отправляют в машиносборочный цех для установки в дизель.

Новый станок приобретен и установлен в рамках реализации очередного этапа программы технического перевооружения производства Коломенского завода. Общий объем инвестиций, направленных на модернизацию предприятия в 2024 году, составил около 7 млрд рублей. (Источник: Официальный телеграмм-канал АО «Коломенский завод», 22.01.2025).

28.01.2025

Более ста лет назад, 28 января 1897 года, изобретатель и инженер Рудольф Дизель успешно испытал первый в мире дизельный двигатель, пригодный для серийного производства. С тех пор этот день стал официальным днем рождения дизельного двигателя. А сам мотор теперь воспринимается не просто механизмом, а одним из символов прогресса и технологического развития.

Коломенский завод – старейшее действующее дизелестроительное предприятие России. Имея более чем 120 летний опыт производства, выпустил уже более 45000 дизельных двигателей различного назначения.

С 1903 года, завод стал не только вторым в Российской империи, освоившим производство дизелей, но и одним из первых в мире. Тогда на предприятии был изготовлен первый одноцилиндровый вертикальный дизель мощностью 18 л.с. Двигатели с маркировкой Коломенского завода в начале прошлого века можно было встретить на фабриках, холодильных складах, насосных станциях, хлопкоочистительных и маслобойных заводах, а также на силовых электростанциях и на электростанциях беспроводного телеграфа. Коломенские двигатели также сменили паровые машины на Рублёвской водоподъёмной станции в Москве. Именно коломенские инженеры нашли способ применения дизеля в качестве силовой установки для речных и морских судов. По проекту главного инженера Коломенского завода Раймонда Корейво был создан реверсивный судовой двигатель оригинальной конструкции. Благодаря этой уникальной разработке появился новый тип судна – теплоход, который без пополнения запаса топлива мог преодолевать расстояния в три – пять раз большие, чем пароход.

Осенью 1907 года Коломенский завод построил первый в мире речной буксирный теплоход «Коломенский дизель» с дизелем мощностью 300 л.с. Буксир был назван теплоходом, и такой термин вскоре стал общепризнанным. Спустя короткое время, завод в Коломне стал ведущим российским предприятием по теплоходостроению и начал поставки дизелей для военно–морского флота.

В 1933 году Коломенский завод первым в стране организовал серийный выпуск магистральных тепловозов серии Ээл, заводской тип Т–3, оснащенных четырехтактным бескомпрессорным дизелем собственного производства типа 42БМК–6 мощностью 1050 л.с. Этот момент стал началом славной традиции производства дизельных двигателей для локомотивов, которая продолжается и по сей день.

На протяжении своей истории Коломенский завод не только сохранял традиции, но и активно развивался. Сегодня он является единственным в России производителем резервных дизель–генераторных установок (ДГУ) для атомных

электростанций мощностью более 1 МВт. За последние десятилетия на предприятии был разработан широкий мощностной ряд среднеоборотных дизельных, газодизельных и газопоршневых силовых установок, которые нашли свое применение в локомотивостроении, энергетике, судостроении и производстве карьерной техники.

За последнее десятилетие на заводе были созданы перспективные образцы двигателей нового поколения семейства Д300 и Д500, которые соответствуют самым современным мировым стандартам. На сегодняшний день Коломенский завод занимает более 50% рынка среднеоборотных дизельных двигателей в СНГ, а его продукция успешно эксплуатируется более чем в 28 странах мира.

Двигатели Коломенского завода отличаются высокой надежностью и могут эксплуатироваться во всех климатических зонах Земли. Мощность производимых двигателей варьируется от 800 до 7350 кВт, что позволяет использовать их в самых различных условиях и для самых разнообразных задач.

В условиях современных вызовов Коломенский завод взял курс на обеспечение глобального технологического суверенитета в области среднеоборотного двигателестроения. Это означает не только развитие новых технологий, но и создание уникальных решений, которые могут удовлетворить потребности ведущих отраслей экономики страны. (Источник: официальный телеграмм-канал АО «Коломенский завод», 28.01.2025).

24.03.2025

Коломенский завод изготовил юбилейный 2500-й дизель-генератор 1А-9ДГ.

Партия из дизель-генераторов №2499, №2500 и №2501 уже готова к отгрузке и до конца недели будет отправлена на Уссурийский локомотиворемонтный завод, входящий в «Желдорреммаш».

Дизель-генератор 1А-9ДГ исп. 3 мощностью 3000 л.с был одной из семи новых модификаций дизелей типа Д49, специально разработанных конструкторами Коломенского завода для модернизации старого тепловозного парка страны. С 1981 года эти двигатели устанавливаются на магистральные тепловозы типа 2ТЭ10В, 2(3)ТЭ10М и 2(3)ТЭ10У, производства Луганского тепловозостроительного завода, вместо выработавших свой ресурс дизель-генераторов типа 10Д100.

Новые двигатели имеют ряд преимуществ по сравнению с предшественниками. Они значительно превосходят заменяемые 10Д100 по надежности, имеют увеличенный моторесурс, а также лучшие показатели расхода топлива и масла. А еще устанавливаются на тепловоз с минимальными переделками в локомотиве. Стабильно высокое качество выпускаемых двигателей – приоритет 2025 года, объявленный Годом качества в компаниях группы «ТМХ Энергетические Решения».

Массовая ремоторизация тепловозов типа 2ТЭ10, начиная с 2000–х годов и по настоящее время, производится на Уссурийском локомотиворемонтном заводе.

Локомотивы 2ТЭ10 с дизель–генераторами 1А–9ДГ исп. 3 эксплуатируются на Северной, Октябрьской, Московской, Горьковской, Приволжской и Дальневосточной железных дорогах, а также на магистралях Узбекистана. (Источник: официальный телеграмм–канал АО «Коломенский завод», 12.03.2025).

08.04.2025

Коломенский завод (входит в состав компании «ТМХ–Энергетические решения») направил Брянскому машиностроительному заводу первый дизель–генератор 18–9ДГМ–02 для сборки первого образца нового грузопассажирского тепловоза ТЭ26.

Дизель–генератор 18–9ДГМ–02 – это модификация серийного 18–9ДГМ с новым тяговым агрегатом, производства предприятия «ТМХ–Электротех», обеспечивающим энергоснабжение пассажирских вагонов. Дополнительно по требованию разработчика тепловоза Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ внес определенные изменения в компоновку двигателя, для размещения дополнительного тепловозного оборудования, изменено расположение электронных блоков управления. Мощность двигателя осталась прежней – 2850/3100 кВт.

Дизель–генератор 18–9ДГМ–02 полностью состоит из комплектующих отечественного производства. Приемочные испытания опытного образца завершены с положительными результатами. Двигатель был принят приемочной комиссией.

В настоящее время проводятся испытания второго дизель–генератора.

ТЭ26 – это находящийся в процессе создания универсальный грузопассажирский тепловоз, который призван в ближайшее десятилетие заменить эксплуатируемые на всей территории России тепловозы М62, 2М62 и 3М62 производства Луганского тепловозостроительного завода. Локомотивы такого класса, как правило, водят хозяйственные поезда, которые перевозят одновременно грузы и людей на относительно небольшие расстояния. (Источник: официальный телеграмм–канал коломенского завода, 07.04.2025).

25.04.2025

Силовую установку для электростанций впервые показали на Коломзаводе. Макет отечественного газопоршневого генератора для электростанции впервые представил Коломенский завод на выставочной площадке международного форума «Нефтегаз–2025».

Основой конструкции ЭПК–9 служит газопоршневый агрегат, созданный специалистами Центра инжиниринга двигателей «Трансмашхолдинга»

совместно с Коломенским заводом в 2022 году. Этот генератор применяется в составе стационарных и модульных энергетических установок, используемых как основное или резервное электроснабжение различных производственных комплексов.

Международная выставка «Нефтегаз» считается одной из ведущих мировых площадок отрасли. В этот раз мероприятие собрало свыше тысячи участников из двенадцати государств.

«Коломенский завод является постоянным ее экспонентом, имеет богатый опыт создания агрегатов для нужд малой энергетики. Двигатели могут работать не только на дизельном топливе, но и на «сырой» нефти, а также попутном нефтяном и природном газе», – отметили в пресс-службе «Трансмашхолдинга».

Генератор отличается от зарубежных аналогов рядом преимуществ: благодаря высокой степени унификации комплектующих, существенно упрощается обслуживание и снижается цена запчастей. Система распределения топлива непосредственно по каждому цилиндру позволяет добиться лучших показателей мощности и стабильности работы, чем у аналогичных иностранных моделей с внешним подводом газа. (Источник: regions.ru, 21.04.2025).

06.05.2025

Коломенский завод изготовил и отправил заказчику на Мичуринский локомотиворемонтный завод «Милорем» 400-й дизель-генератор 11-26ДГ.

Дизель-генератор 11-26ДГ предназначен для установки на маневрово-вывозные тепловозы тяжелой и горочной работы, широко используемые на сортировочных станциях и вывозке грузов из карьеров. В частности, эти дизели устанавливаются по программе ремоторизации на маневровые локомотивы ТЭМ7 и ТЭМ7А ранее выпускавшиеся на Людиновском машиностроительном заводе.

Новые двигатели устанавливаются взамен устаревших дизелей КТЗ 2-2Д49, также производства Коломенского завода. 11-26ДГ позволяет повысить эффективность использования локомотива, снизить расходы на обслуживание и ремонт, а также снизить эксплуатационный расход топлива.

В 2025 году предприятием было запланировано выпустить 15 дизель-генераторов 11-26ДГ, 3 из которых уже отправлены к своим заказчикам. (Источник: официальный телеграмм-канал коломенского завода, 06.05.2025).

12.05.2025

На Коломенском заводе (входит в состав компании «ТМХ-Энергетические решения») обсудили вопросы производства ключевых комплектующих дизельных двигателей, строительства новых мощностей для их испытаний, создания новой перспективной техники. В совещании приняли участие директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Сергей Абдыкеров, первый заместитель

генерального директора ТМХ Александр Морозов, а также представители компании «ТМХ-Энергетические решения», Коломенского завода и Инжинирингового центра двигателестроения.

В ходе рабочей поездки Сергей Абдыкеров также осмотрел цеха предприятия, ознакомился с ходом реализации проектов инвестиционной программы технического перевооружения Коломенского завода, осуществляемой при поддержке Минпромторга России с привлечением средств ФРП.

Работа по развитию и модернизации производственных мощностей предприятия направлена на повышение уровня локализации ключевых компонентов дизельных двигателей и обеспечение технологического суверенитета России в части среднеоборотного двигателестроения. Предприятие уже производит широкий мощностной ряд дизельных, газодизельных и газопоршневых силовых установок, позволяющих полностью обеспечить отечественную судостроительную промышленность двигателями мощностью от 1 до 6,5 МВт. (Источник: kolomnadiesel.com, 12.05.2025).

09.06.2025

Дизель-генераторы 2А-9ДГ-01 и 2А-9ДГ-02 производства Коломенского завода, устанавливаемые на пассажирские и грузовые тепловозы, официально включены в Реестр российской промышленной продукции Минпромторга России.

Успешное проведение этой работы потребовало существенных усилий как от предприятия, так и от профильных подразделений ТМХ. Проведена масштабная работа по сбору и подготовке документов, необходимых для успешного прохождения камеральной проверки. Параллельно производственная площадка была приведена в соответствие со строгими требованиями Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. От поставщиков получены документы, подтверждающие отечественное происхождение ключевых компонентов дизель-генераторов.

Реестр Минпромторга представляет собой систематизированную базу данных отечественных товаров. Включение в него дает производителям ряд существенных преимуществ. Во-первых, это прямой доступ к рынку государственных и муниципальных закупок, участие в которых для незарегистрированной продукции ограничено. Во-вторых, компании получают приоритет при участии в тендерах, организуемых крупными корпорациями и предприятиями с государственным участием. В-третьих, появляется возможность претендовать на льготы и меры государственной поддержки в рамках различных программ. Наконец, автоматическое включение в каталог Государственной информационной системы промышленности (ГИСП) способствует расширению рынков сбыта. Таким образом, основная задача

реестра – поддержка и продвижение российской промышленной продукции. (Источник: kolomnadiesel.com, 12.06.2025).

11.06.2025

Коломенский завод посетили представители ПАО «Газпром». Цель визита – оценить ход приемо-сдаточных испытаний газопоршневого двигатель-генератора 1-9ГМГ, его соответствие заявленным параметрам.

По результатам непрерывных 24-часовых испытаний двигателя техническими специалистами компании было выдано экспертное заключение о целесообразности применения 1-9ГМГ для обеспечения объектов Газпрома. Данная рекомендация позволит заключить соответствующие договора на поставку агрегатов в регионы деятельности компании.

Также в ходе рабочего визита представители Газпрома осмотрели цеха производства ключевых компонентов двигателей и две газопоршневые электростанции ЭГПК-9 на базе двигателей 1-9ГМГ, установленные на территории предприятия.

Двигатель 1-9ГМГ был разработан конструкторами Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ в 2022 году, а в 2023 году на Коломенском заводе было запущено его серийное производство. 1-9ГМГ предназначен для установки на стационарных и блочно-модульных электростанциях и может использоваться в качестве источника не только электрической, но и тепловой энергии для нужд промышленных предприятий и объектов народного хозяйства.

Агрегат имеет ряд преимуществ перед импортными аналогами: унификация деталей и узлов 1-9ГМГ (до 70%) с дизельными двигателями типа Д49 обеспечивает высокую ремонтпригодность, низкую стоимость обслуживания и запасных частей, а распределённая система подачи топливного газа обеспечивает более высокие показатели приемистости, чем у двигателей, использующих внешнюю систему газоподачи. (Источник: официальный телеграмм-канал коломенского завода, 11.06.2025).

**14.07.2025*

Коломенский завод получил сертификат соответствия требованиям новой версии стандарта ISO 22163:2023 в системе добровольной сертификации Объединения Производителей Железнодорожной Техники (СДС ОПЖТ).

По итогам аудита, проведенного экспертами Ассоциации по сертификации «Русский Регистр», система менеджмента качества предприятия была признана соответствующей требованиям стандарта в отношении проектирования и разработки, изготовления, ремонта, технического обслуживания дизелей, дизель-генераторов и локомотивов.

В процессе работы аудиторы осмотрели цеха основного производства, изучили техническую документацию, а также оценили деятельность всех основных дирекций предприятия на соответствие требованиям стандарта.

Эксперты отметили улучшения в работе системы менеджмента качества завода и вовлеченность сотрудников в деятельность по совершенствованию процессов производства, менеджмента проектов и управлению показателями надежности продукции.

Работа всех подразделений Коломенского завода неразрывно связана с задачей соответствия установленных требований стандартов СМК. Этому способствует реализация целенаправленной политики в области качества и безопасности, внутренних нормативных требований к производству продукции и оказываемым услугам. (Источник: kolomnadiesel.com, 25.06.2025).

**29.07.2025*

Коломенский завод работает над постоянным улучшением качества своей продукции – на всех этапах производства, во всех подразделениях и цехах.

Одним из интересных и действенных инструментов является Плато качества. Благодаря ему до приемки изделия удастся оперативно решить возникающие проблемы.

Плато качества – это собрание, которое проводится на окончательной сборке дизеля или локомотива. По дизельному производству оно проводится ежедневно, по локомотивному – один раз в неделю в связи с более длительным циклом изготовления. Несоответствия, которые выявляются при приемке изделия УТК или представителем заказчика, обсуждаются в рамках этих совещаний с участием всех заинтересованных сторон: представителей Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ, технической дирекции, цеха приемо-сдаточных испытаний, управления главного технолога, дирекции по материально-техническому обеспечению. Плато качества позволяет экономить время при принятии решений и минимизировать ресурсы, так как многие вопросы решаются на месте.

Имеющиеся проблемы сразу же записываются на листе фиксации проблем с мероприятиями и сроками их реализации. При необходимости, рабочая группа выходит на участок, где замечен дефект и еще раз обсуждает все спорные моменты, чтобы найти причину. Она может крыться в человеческом факторе, в оборудовании, в документации, в неотлаженных процессах или технологии, а может – в окружающей среде, недостаточном освещении, к примеру. Важно «докопаться» до корневой причины. И только устранив ее, можно повлиять на исчезновение выявленного дефекта.

Таким образом, Плато качества – это инструмент производственного оперативного реагирования на несоответствия. Простые замечания устраняются в течение 1-2 недель. Если требуется внесение изменений в

конструктивную и технологическую документацию, то чуть дольше. Если проблем много и они серьезные, то открывается «Бланк быстрого реагирования» – А3. Это инструмент непосредственно начальника цеха, который формирует команду, решающую отмеченные недостатки.

Если выявляются проблемы, требующие более глобального подхода, например, закупка нового оборудования, дополнительное финансирование, пересмотр техпроцесса или конструкторской документации, то все это заносится в комплексную «Программу повышения качества» на текущий или следующий год, которая подписывается генеральным директором и находится у него на особом контроле. (Источник: официальный телеграмм-канал коломенского завода, 15.07.2025).

АО «Пензадизельмаш»

09.01.2025

ТОП–5 достижений 2024 года

1. Выпустили 270 дизель–генераторов 1–ПДГ4Д, включая рекордные 27 двигателей в октябре, приступили к производству установочной партии новых моделей турбокомпрессоров.

2. Выпустили 3000–ый дизель–генератор 1–ПДГ4Д и собрали 900–ый импортозамещающий генератор ГПП–840.

Отметили 65–летие турбокомпрессорного производства.

3. Ввели в эксплуатацию 4 новых станка и обрабатывающий центр с числовым программным управлением, приобрели 3 окрасочно–сушильных камеры и активно вели модернизацию существующего оборудования.

Новые планы на 2025 г.: техническое перевооружение, модернизация, увеличение мощностей и запуск новой продукции. (Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Пензадизельмаш», 09.01.2025).

10.01.2025

Запланировано в январе 2025:

– собрать, провести испытания и отгрузить 16 дизель–генераторов марки 1–ПДГ4Д;

– изготовить детали и узлы для 36 турбокомпрессоров, затем осуществить сборку, провести испытания и отгрузить турбины серий ТК32 и ТК30;

– производство запасных частей для заказчиков;

– поступило новое оборудование : два технологических комплекса для обработки деталей турбокомпрессоров.

(Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Пензадизельмаш», 10.01.2025).

06.02.2025

Выполнили производственный план месяца по дизелям на 100%.

В январе, на заводе собрали все запланированные 17 дизель–генераторов марки 1–ПДГ4Д. (Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Пензадизельмаш», 31.01.2025).

19.02.2025

На «Пензадизельмаше» состоялась рабочая встреча по подведению промежуточных итогов реализации масштабного проекта при поддержке Фонда развития промышленности (ФРП). Директора департаментов Минпромторга России А. Матушанский и В. Пивень проинспектировали реализованные в рамках проекта развития дизельного производства мероприятия – в 2024 году на ПДМ ввели в эксплуатацию новое высокотехнологичное оборудование, провели ремонтно–восстановительные работы в цехах и бытовых помещениях, приступили к освоению производства нового вида турбокомпрессоров.

Представители Минпромторга России посетили производственную площадку ПДМ и обсудили с руководителями завода дальнейшие планы по проекту, который реализуют на предприятии с 2023 года при поддержке государства. Директорам департаментов Минпромторга продемонстрировали работу нового и модернизированного оборудования, сборку нового вида продукции и обновлённые заводские помещения, а также предоставили данные о достигнутых результатах проекта развития дизельного производства в ходе презентации.

Присутствующие отметили успешную реализацию мероприятий ПДМ в рамках проекта. В 2024 году на заводе изготовили опытные образцы и приступили к выпуску установочной партии новой модели турбокомпрессоров с радиальной турбиной. Турбокомпрессоры данной модели устанавливаются на дизель–генератор 18–9ДГМ, которые выпускаются на подмосковном Коломенском заводе для магистральных тепловозов 3ТЭ28 производства Брянского машиностроительного завода. В рамках проекта на ПДМ приобрели 13 единиц нового оборудования – современных станков с ЧПУ, ввели в эксплуатацию измерительную машину, окрасочно–сушильную камеру и установку токов высокой частоты, модернизировали и запустили в работу радиально–сверлильный станок и испытательный стенд для турбокомпрессоров. Кроме того, на заводе выполнили строительно–монтажные и ремонтные работы в цехах и бытовых помещениях: ремонт крыш, освещения, полов на производственных площадках, утепление фасадов зданий, ремонт в раздевалках. Для сотрудников открылась обновленная столовая.

Ключевые задачи проекта ПДМ «Развитие дизельного производства» – создание производственных мощностей для выпуска до 1500 турбокомпрессоров в год, техническое перевооружение, модернизация

инфраструктуры завода, серийное производство новой продукции и выход на новые рынки. В 2025 году на ПДМ планируют завершить испытания новых моделей турбин и начать выпуск установочных партий, завершить поставку и ввод в эксплуатацию нового оборудования, продолжить модернизацию имеющегося оборудования и завершить строительно–монтажные работы в цехах для обеспечения условий труда работников требованиям новой культуры производства. (Источник: pdmz.ru, 19.02.2025)

24.03.2025

«Пензадизельмаш» при участии государства проводит комплексную модернизацию производства отечественных турбокомпрессоров.

Предприятие «Пензадизельмаш» реализует проект развития дизельного производства при поддержке Фонда развития промышленности с 2023 года. Ключевыми задачами проекта являются создание производственных мощностей для выпуска до 1500 турбокомпрессоров в год, техническое перевооружение, модернизация инфраструктуры завода, серийное производство новой продукции и выход на новые рынки.

В 2024 году на заводе изготовили опытные образцы и приступили к выпуску установочной партии новой модели турбокомпрессоров с радиальной турбиной. Турбокомпрессоры этой модели устанавливаются на дизель–генератор 18–9ДГМ, которые выпускаются на подмосковном Коломенском заводе для магистральных тепловозов 3ТЭ28 производства Брянского машиностроительного завода. В рамках проекта для «Пензадизельмаша» также приобрели 13 единиц нового оборудования, современных станков с ЧПУ, ввели в эксплуатацию измерительную машину, окрасочно–сушильную камеру и установку токов высокой частоты, модернизировали и запустили в работу радиально–сверлильный станок и испытательный стенд для турбокомпрессоров.

Помимо этого, на заводе специалисты провели строительно–монтажные и ремонтные работы в цехах и бытовых помещениях: отремонтировали крыши, освещение, полы на производственных площадках и утеплили фасады зданий. Для сотрудников предприятия открыли обновленную столовую.

В этом году на заводе планируют завершить испытания новых моделей турбин и начать выпуск их установочных партий. Еще будет введено в эксплуатацию новое оборудование, продолжена модернизация уже имеющегося и завершены строительно–монтажные работы в цехах для обеспечения условий труда работников.

Проекты развития производственного комплекса ТМХ, реализуемые при участии льготных займов Фонда развития промышленности (ФРП), позволят полностью локализовать выпуск компонентов современной железнодорожной техники в России. Благодаря этому «Трансмашхолдинг» и работающие в его интересах производители комплектующих внедряют 15 различных проектов

общей стоимостью около 70 млрд рублей. В 2024 году в развитие предприятий холдинга из этих средств было инвестировано 24 млрд рублей. (Источник: pdmz.ru, 20.03.2025).

08.04.2025

Выполнили производственный план I квартала на 100%

С начала 2025 года на ПДМ были собраны и выпущены все запланированные 56 дизелей и дизель–генераторов марки 1–ПДГ4Д и 161 турбокомпрессор серий ТК30 и ТК32.

Команда Пензадизельмаша работает слаженно и выполняет производственные показатели в полном объеме, неизменно подтверждая репутацию надежного поставщика. (Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Пензадизельмаш», 07.04.2025).

15.04.2025

В АО «Пензадизельмаш» состоялось совещание с участием первого заместителя генерального директора АО «ТМХ» Александра Морозова, председателя правительства Пензенской области Николая Симонова и представителя Фонда развития промышленности (ФРП) Александра Герасимова, которое предоставило предприятию льготный заем в размере 3,7 млрд руб. на реализацию масштабного проекта развития дизельного производства, рассчитанного на период 2023–2026 годов. Ключевыми темами обсуждения стали подведение итогов первого квартала 2025 года, а также стратегические инициативы ПДМ в рамках освоения производства новых видов продукции.

Руководители «Трансмашхолдинга», представитель ФРП и председатель правительства области высоко оценили статус исполнения запланированных мероприятий в рамках проекта, который на заводе реализуют с 2023 года при поддержке государства.

На ПДМ идет подготовка производства к выпуску новой модели турбокомпрессоров, приобретено 13 наименований нового оборудования, введены в эксплуатацию измерительная машина, окрасочно–сушильная камера и установка токов высокой частоты, завершены работы по модернизации и введены в эксплуатацию радиально–сверлильный станок и испытательный стенд для серийных турбин. Кроме того, на предприятии выполнены строительно–монтажные и ремонтные работы в цехах и бытовых помещениях: ремонт крыш, освещения, полов на производственных площадках, утепление фасадов зданий, ремонт в раздевалках. Участники совещания также обсудили возможности освоения выпуска на ПДМ перспективных видов продукции и выход на новые рынки.

Ключевыми задачами проекта «Пензадизельмаша» по развитию дизельного производства являются создание производственных мощностей для

выпуска до 1500 турбокомпрессоров в год, техническое перевооружение и модернизация инфраструктуры завода. На 2025 год запланированы производство новых видов турбин, завершение поставки и ввода в эксплуатацию нового оборудования, дальнейшая модернизация производственных мощностей и завершение строительно-монтажных работ в цехах, а также проработка участия в новых проектах. (Источник: pdmz.ru, 14.04.2025).

25.04.2025

В АО «Пензадизельмаш» (ПДМ, входит в состав компании «ТМХ – Энергетические решения») завершена сборка тысячного генератора тягового постоянного тока ГПП–840, который используют в конструкции маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ производства Брянского машиностроительного завода.

Производство генераторов на ПДМ началось в конце 2020 года в рамках реализации программы обеспечения технологического суверенитета России в области транспортного машиностроения, ранее такое оборудование импортировалось с Украины. В 2021 году представители АО «ТМХ» и ОАО «РЖД» подписали комиссионный акт, в соответствии с которым на Пензадизельмаше должны собрать установочную партию генераторов.

Освоив новый производственный процесс, ПДМ регулярно подтверждает высокое качество генераторов ГПП–840 по результатам квалификационных и периодических испытаний. ГПП–840 – часть дизель-генераторной установки тепловоза, которая предназначена для питания тяговых электродвигателей. Изделие оборудовано токовой обмоткой для кратковременного использования в качестве пускового электродвигателя с питанием от аккумуляторной батареи для пуска дизеля.

Генераторы тяговые постоянного тока ГПП–840, которые производят на ПДМ, обладают мощностью 840 кВт, что на 60 кВт выше мощности самого режима тепловоза ТЭМ18ДМ. КПД генератора – 94,3%. При производстве ГПП–840 используют класс изоляции Н, который позволяет повышать надежность и долговечность генераторов. Эта продукция ПДМ востребована – общий объем установочной партии уже был увеличен вдвое в 2022 году, в настоящее время рассматривается вопрос об очередном увеличении. (Источник: pdmz.ru, 25.04.2025).

06.05.2025

Заводчане выполнили апрельский производственный план в полном объеме как по двигателям, так и по турбокомпрессорам. В мае на предприятии запланировали сборку, испытания и отгрузку дизель-генераторов марки 1-ПДГ4Д и дизелей 1-ПД4Д, а также изготовление деталей и узлов для турбокомпрессоров серии ТК32, их сборку, испытания и отгрузку. (Источник: Официальный телеграмм-канал АО «Пензадизельмаш», 07.05.2025).

15.05.2025

В механо-гальваническом цехе завода стремительными темпами идет монтаж трех горизонтально-фрезерных обрабатывающих центров.

Высокотехнологичное оборудование с ЧПУ приобретено для комплексной механической обработки корпусных деталей турбокомпрессоров новых моделей, производство которых осваивают на ПДМ в рамках масштабного проекта развития дизельного производства. (Источник: Официальный телеграмм-канал АО «Пензадизельмаш», 15.05.2025).

16.06.2025

Ресертифицировали ГПП-840, производимые для отечественных тепловозов.

Плановая периодическая оценка и сертификационные испытания, проведенные органом по сертификации на железнодорожном транспорте, подтвердили соответствие генераторов ГПП-840 требованиям технического регламента и стабильность их изготовления.

Производство тяговых генераторов постоянного тока было освоено на ПДМ в 2020 году в рамках программы обеспечения технологического суверенитета России в области транспортного машиностроения. В том же году Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте впервые сертифицировал эту продукцию. В 2023 году, по результатам комплекса испытаний и экспертного анализа, ПДМ получил сертификат соответствия сроком на пять лет. Прошедшая в этом году периодическая оценка производства подтвердила действующий сертификат, отобранные образцы успешно прошли сертификационные испытания в лаборатории.

ГПП-840 – часть дизель-генераторной установки тепловоза, предназначенная для питания тяговых электродвигателей, обладающая высокой мощностью и КПД 94,3%. ПДМ регулярно подтверждает надежность и качество этой продукции. В настоящее время на предприятии собрано более 1000 единиц ГПП-840. (Источник: Официальный телеграмм-канал АО «Пензадизельмаш», 16.06.2025).

*18.07.2025

Выпустили 7000-й турбокомпрессор ТК30Н-26.

На заводе осуществили сборку юбилейного турбокомпрессора, предназначенного для надува тепловозных дизель-генераторов. В настоящее время турбокомпрессорный цех ПДМ производит 7 модификаций унифицированных турбокомпрессоров, представляющих собой компактные малогабаритные турбомашины. Собранный полностью из отечественных комплектующих в количестве 7000 единиц, ТК30Н-26 характеризуют самой высокой эксплуатационной надежностью в линейке выпускаемых турбокомпрессоров. Он работает при температуре газов перед турбиной

до +700 °С, температуре окружающей среды от –40 °С до +50 °С и относительной влажности воздуха 98%. (Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Пензадизельмаш», 04.07.2025).

Успехи компании «ТМХ–Энергетические решения»

26.03.2025

2024 год стал рекордным для предприятий, входящих в состав «ТМХ–Энергетические решения»: Коломенского завода, «Пензадизельмаша», «ТМХ–Электротеха», «Петрозаводскмаша», Завода автономных источников тока.

Впервые чистая прибыль компании «ТМХ–Энергетические решения» по итогам 2024 года составила 777 млн руб., что значительно больше аналогичного показателя 2023 года. Вместе с тем, зафиксирован новый исторический максимум выпуска дизелей – суммарно 671 ед. изделий было изготовлено на Коломенском заводе и «Пензадизельмаше», что составляет + 31% относительно выпуска 2023 года.

Достижение таких результатов стало возможным благодаря слаженной работе сотрудников предприятий и управляющей компании – ТМХ, а также общего повышения операционной эффективности.

В первую очередь были скорректированы базовые принципы планирования. С учетом требований заказчиков равномерно распределены по году объемы выпуска продукции. С поставщиками проработана ритмичная поставка увеличенного объема комплектующих.

В соответствии с принципами операционной системы ТМХ (TOS) были разработаны и реализованы планы мероприятий, направленные на перезапуск эталонных производственно–технологических сборочных линий. Пересмотрены шаблоны карт последовательности выполнения операций, проведено дополнительное обучение операторов, мастеров и контролеров, отвечающих за контроль качества, в том числе работе в системе управления производственно–технологическими сборочными линиями в 1С.

2025 год создает для компании «ТМХ–Энергетические решения» новые вызовы. Ключевой задачей станет развитие системы управления качеством и надежностью. Для предприятий разработаны мероприятия, направленные на совершенствование операционной деятельности, на дальнейшую интеграцию производственных систем ТМХ и ГК «Росатом» внедрение цифровых решений. (Источник: Официальный телеграмм–канал АО «Трансмашхолдинг», 25.03.2025).

О расширении взаимовыгодного сотрудничества

9 апреля 2025 года на производственной площадке ООО «СКБТ» прошла рабочая встреча представителей подразделений ООО «Технологии и моторы» (ООО «ТИМ») и АО «Трансмашхолдинг» (АО «ТМХ»).

Делегацию АО «ТМХ» представляли Морозов А.Н. – первый заместитель генерального директора АО «ТМХ», Мирный Д.С. – заместитель генерального директора ООО «ТМХ ЭР», Лесков В.В. – Генеральный директор АО «Пензадизельмаш». ООО «ТИМ» представляли Елин Е.И. – Генеральный директор ООО «ТИМ»; Васильев Б.П. – Генеральный директор ООО «СКБТ».

Предприятия, входящие в холдинг АО «ТМХ», на протяжении длительного времени тесно сотрудничают с ООО «СКБТ» в рамках дизелестроения. ООО «СКБТ» является основным поставщиком турбокомпрессоров для двигателей различного назначения производства АО «Коломенский завод», входящего в Трансмашхолдинг.

Гостей ознакомили с производственными возможностями СКБТ, продемонстрировали новые разработки по турбокомпрессорам и обозначили возможные пути сотрудничества.

Участовавшие во встрече специалисты ООО «Космические транспортные системы» презентовали практическое решение сложных мультифизических задач и рассказали о комплексных подходах и компетенциях ремонтной площадки в Горках Ленинских на примере проведения ремонтов деталей проточных частей авиационных двигателей.

По итогам рабочей встречи был подписан протокол с указанием конкретных шагов дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества. (Источник: skbt.ru, 09.04.2025).

Андрей Васильев: «Цель – выпускать «под ключ» комплексные решения»

Гендиректор «ТМХ-Энергетические решения» о двигателях для БелАЗов, дизель-генераторах для АЭС и освоении новых рынков.

Производство отечественных двигателей – одно из важных направлений импортозамещения. Однако будущее не только в отработке отдельных элементов, но и в создании комплексных систем для разных видов транспорта и энергетики. Как создаются инновационные разработки в одной из самых науко- и инвестиционнoемких отраслей промышленности, почему важно осваивать новые рынки внутри страны, рассказал гендиректор

«ТМХ-Энергетические решения» Андрей Васильев в интервью приложению «Ведомости. Промышленность» на ПМЭФ-2025.

«ТМХ-Энергетические решения» была выделена в отдельную компанию из машиностроительной группы «Трансмашхолдинг» в конце 2020 г. Как компания выглядит сегодня и какие цели установлены в качестве приоритетных?

Одна из задач, которая ставилась при формировании «ТМХ-Энергетические решения», – развивать производство дизельных и электрических двигателей, генераторов и некоторые другие виды техники, чтобы, с одной стороны, закрыть потребности ТМХ, с другой – выйти на другие рынки, где применяется подобная техника.

Вторая цель – создать предприятие, способное выпускать под ключ комплексные решения для движения техники. Двигатель – лишь один из элементов системы, обеспечивающей движение локомотива или судна, – нужен еще генератор, преобразователь энергии, аккумуляторы, возможно, накопители энергии и прочее.

В кораблестроении есть прекрасный термин – пропульсивная система. В нее как раз входит все, что приводит корабль в движение – от двигателя до непосредственно движителя. Когда производитель техники закупает элементы системы движения по отдельности, он вынужден самостоятельно разбираться в нюансах взаимодействия между ними. Мы хотим снять с него нагрузку и создавать комплексные решения. Для некоторых видов транспорта мы уже их представляем.

Мы активно движемся к увеличению в портфеле доли новых для нас рынков. Наша цель – достичь соотношения 50 на 50, где половина выпуска продукции – для железнодорожной техники, вторая – для судостроения, резервной и автономной генерации. Сейчас у нас в портфеле порядка 40% объема заказов – это продукция не для транспорта.

Как вы считаете, насколько оправдывает себя решение о выводе отдельных производств в самостоятельные юрлица?

В нашем случае это решение было, безусловно, выигрышным. Во-первых, оно дало возможность сконцентрироваться на эффективности: находясь в тени производства локомотива, выпуск дизельного двигателя не рассматривался как отдельный бизнес, внимание к экономике его производства, к накладным расходам было снижено. Выделение в отдельное предприятие позволило увидеть недостатки и проблемы и быстро их решить.

Во-вторых, выделение производства двигателей в отдельное предприятие толкает нас к тому, чтобы искать разные возможности для применения наших решений. Так, в частности, мы развиваем выпуск техники

для распределенной энергетики: в прошлом году доля подобных заказов в нашем портфеле составляла меньше 1%, в этом – рост вдвое и дальше будет больше.

«Санкции влияют не только на российскую промышленность»

«Какие вы могли бы выделить продукты, разработанные и запущенные в производство на предприятиях «ТМХ-Энергетические решения»?»

Если говорить про традиционное для нас направление, то для локомотивов мы создали и сегодня испытываем новый двухтопливный газодизельный генератор 16ГДГ – речь о создании газовой тяги для магистрального подвижного состава. Думаю, в следующем году мы будем готовы поставлять его для производителей локомотивов.

Также я бы назвал двигатель для карьерных самосвалов БелАЗ. Санкции влияют не только на российскую промышленность, но и на белорусскую, в том числе БелАЗ. Создание отечественного двигателя для этой карьерной техники стало серьезным вызовом. В настоящее время несколько десятков самосвалов с этим двигателем (дизель-генератор 16-36ДГ серии Д49) находятся в опытной эксплуатации непосредственно на карьерах, мы отслеживаем их работу.

Один из флагманов нашего производства – двигатели семейства Д500. Они самые большие в нашей линейке, обладают самой высокой мощностью среди серийно выпускаемых в России (например, мощность дизель-генератора для АЭС составляет 6300-6400 кВт, газодизеля для судов – 5500 кВт).

Сейчас мы дорабатываем двигатель Д500, для того чтобы использовать в качестве топлива природный газ. Такой двигатель можно будет применять в распределенной энергетике.

Какие еще решения вы разрабатываете для распределенной энергетики?

Газопоршневый двигатель 1-9ГМГ. Сейчас его опытная эксплуатация ведется на площадке компании «Газпром нефть».

Мы также создали готовые под ключ мобильные электростанции контейнерного типа. Две головные станции этого типа установлены на нашем заводе в Коломне и в режиме опытно-промышленной эксплуатации вырабатывают электроэнергию и тепло для нужд предприятия. При этом потенциальные покупатели могут познакомиться с этой очень перспективной техникой вживую.

В нашей линейке также есть дизель-генератор для малой энергетики с диапазоном мощности от 1000 до 1700 кВт, газопоршневая электростанция с газовым двигатель-генератором, дизельная электростанция мощностью 1500 кВт.

На базе Коломенского завода запущен двигателестроительный кластер полного цикла. Есть ли планы запустить подобные кластеры на базе других предприятий?

Сегодня это единственный в России кластер, который специализируется на дизелестроении. Все его инженерные решения направлены на импортозамещение, развитие отечественных поставщиков и партнеров. В него входят порядка 14 предприятий из Московской, Брянской, Рязанской областей и даже Санкт-Петербурга.

Помимо двигателестроения, у нас есть большое предприятие по производству аккумуляторов (ООО «Завод аккумуляторных батарей», который летом 2024 «ТМХ – Энергетические решения» учредил совместно с АО «Пензадизельмаш»), а также литейный завод «Петрозаводскмаш». Литейный завод производит продукцию для дизелестроения, целлюлозно-бумажной отрасли, машиностроения, металлургии и атомной промышленности, энергетической отрасли и других секторов экономики. Сейчас на нем освоено изготовление чугуновых цельнолитых блоков для дизельных двигателей.

Мы рассматриваем возможность создания кластера в Петрозаводске в течение ближайших трех-пяти лет, но пока готовых планов и решений нет.

«Промышленность позволяет создавать двигатели на переменном токе»

В Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. подчеркивается важность перехода от коллекторного тягового привода к более эффективному асинхронному. В чем главное преимущество такого решения? И как в «ТМХ-Энергетические решения» продвигается работа по этому направлению?

Легкий экскурс в электротехническую промышленность: рассмотрим коллекторный тяговый привод. Коллекторный двигатель – это двигатель, который приводится в движение постоянным током. И один из его главных элементов – коллекторный узел, устройство, которое должно передать электричество в крутящийся внутри двигателя ротор.

Асинхронные двигатели обладают целым рядом преимуществ перед коллекторными. К таким преимуществам можно отнести относительную простоту конструкции, высокую надежность и долговечность из-за отсутствия в двигателе скользящих контактов и щеток. Асинхронные двигатели лучше переносят перегрузки, легко запускаются даже под нагрузкой и прекрасно справляются с режимами работы, где требуется частый запуск и остановка. Асинхронные двигатели имеют, как правило, более высокий КПД. В конечном итоге асинхронный привод экономичнее, чем привод постоянного тока.

В настоящее время мы считаем базово правильным переход от коллекторного на асинхронный тяговый привод, тем более это экономически оправданно.

Есть уже конкретные разработки в этой области?

Чтобы переходить на асинхронную тягу, нужно развивать как производство самих двигателей, так и производство преобразователей и управляющих элементов.

У нас есть несколько собственных разработок асинхронных электрических двигателей. В частности, двигатель ДТА-380 для электропоезда «Иволга», который можно встретить на Московском железнодорожном узле, а также много разработок для разных видов транспорта.

Каков экономический эффект от подобных разработок?

Экономия электроэнергии. За счет целого ряда преимуществ, начиная от возможности рекуперации – возврата электричества за счёт энергии торможения.

В общем и целом мы считаем, что экономия электроэнергии от использования асинхронной тяги составляет 25-30%. Но эта экономия достигается не в моменте, а на дистанции эксплуатации. Нужно чуть больше потратить денег на старте, для того чтобы в режиме эксплуатации получить экономию. 25% – это начало, дальше все зависит от режимов эксплуатации, возможностей для накопления или возврата энергии в сеть. Тут необходим не только поезд или локомотив, который может генерировать энергию обратно, а также соответствующие изменения во всей инфраструктуре. Они происходят не мгновенно и не всегда, но со временем это, безусловно, оправданно.

«Взаимодействие с атомной отраслью – отдельная задача»

Какие проекты вы реализуете сегодня совместно с «Росатомом» или для нужд атомной энергетики?

Все, что касается взаимодействия с атомной отраслью, – это отдельная задача – как инженерная, так и организационная, потому что там свои стандарты безопасности, надежности, организации производства, производственных систем. Многочисленному нам пришлось обучаться и внедрять это в свое производство. Для системы аварийного энергоснабжения АЭС уже сегодня мы серийно изготавливаем дизель-генераторы и поставляем их совместно со всеми вспомогательными системами в составе дизель-генераторной установки для строящихся АЭС в России и за рубежом.

Сейчас в стадии исполнения контракт по поставкам дизель-генераторных установок для АЭС «Эль-Дабаа», которую «Росатом» строит в Египте, поставка оборудования начнется до конца года.

В будущем мы рассчитываем стать головным дизелестроительным предприятием для «Росатома».

? В 2022 г. в уставный капитал «ТМХ-Энергетические решения» вошло одно из предприятий ГК «Росатом» – АО «Русатом Оверсиз». Как это партнерство отразилось на работе ТМХ ЭР

Взаимодействие с «Росатомом» – это еще и возможность изучить новые для нас производственные решения. В атомной отрасли применяется Производственная система «Росатом» – ПСР. В ТМХ есть своя производственная система. Опыт работы с «Росатомом» дает возможность посмотреть на две системы одновременно и, создавая уникальный микс, добиваться дополнительной эффективности. Я считаю, что сотрудничество «Трансмашхолдинга» и «Росатома» на примере работы «ТМХ- Энергетические решения» и «Русатом Оверсиз» имеет огромный долгосрочный потенциал для двух сторон. И уверен, что полученный опыт будет масштабироваться и развиваться.

Как строится работа компании на внешних рынках? Какие продукты, на ваш взгляд, в ближайшие годы будут востребованы на зарубежных рынках?

В первую очередь мы бы хотели освоить домашние рынки, самый ближний для нас – рынок распределенной энергетики. После того, как мы получим соответствующую долю на внутреннем рынке, будем готовы двигаться на глобальный рынок.

У нас есть все необходимые элементы успеха: опытная команда, современное производство, эффективные технологии и собственные разработки, для того чтобы иметь долю и на международных рынках. Мы уже представлены за рубежом, например через участие в международных проектах «Росатома», и, безусловно, существуют планы присутствия на зарубежных рынках в качестве самостоятельного игрока. (Источник: tmholding.ru, 01.07.2025).

Минпромторг предлагает запретить закупку дизельных двигателей из-за рубежа

Проект соответствующего постановления Правительства России опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Оно предполагает внесение дополнений в условия работы национального

режима в госзакупках по 44-ФЗ и 223-ФЗ, который был принят в конце 2024 года.

Так, документом предлагается включить иностранные тепловозные дизели в перечень товаров, которые запрещены к госзакупке и закупке при оказании услуг по госзаказу. «Стоит отметить, что для всех иностранных компонентов железнодорожного подвижного состава с кодом 30.20.4 (код ОКВЭД. – Прим. ред.) установлен запрет закупки. При этом дизели тепловозные, которые производятся исключительно российскими производителями, в этот перечень не входят и имеют отдельный код 28.11.13.110. Для приведения в соответствие предлагается установить запрет на закупку тепловозных дизелей», – указано в пояснительной записке к проекту документа. Ограничения предполагаются на закупку дизелей и для других отраслей.

В Минпромторге отмечают, что мера направлена на защиту российских производителей, привлекающих господдержку и реализующих инвестпроекты по созданию производств газопоршневых и дизельных двигателей большой мощности. Ранее в России была сформирована масштабная инвестпрограмма «Железнодорожное машиностроение и компоненты» с планируемым объемом инвестиций 110 млрд руб. Основное финансирование в ней предусмотрено на суверенизацию комплектующих и постановку в серию двигателей новых моделей и поколений – 18-9ДГМ, 16ЛДГ220 и 16ГДГ (все – Коломенский завод), а также ДМ-185 (Уральский дизель-моторный завод, УДМЗ).

В пояснительной записке Минпромторг указывает, что российские предприятия – Коломенский завод, «Пензадизельмаш» и УДМЗ – могут выпускать до 1000 дизелей для магистральных и маневровых тепловозов в год, а с учетом реализации инвестиционных планов производственные мощности вырастут еще на 250 дизелей в год. При этом потребность в двигателях оценивается ведомством до 800 единиц в год, а без учета поставок в тепловозах – 300 единиц в год.

Основными потребителями являются РЖД, а также предприятия по сервису и ремонту подвижного состава. «Введение мер защиты российских производителей, включая запрет на закупку иностранных тепловозных дизелей, не повлияет на основных потребителей, которые уже используют отечественные двигатели», – указывают в Минпромторге. На закупки частных компаний действие запрета не распространяется.

Текущий импорт тепловозных дизелей оценивается Минпромторгом несущественно – около 5% или до 40 двигателей в год. Ранее американскими дизелями GEVO12 комплектовались тепловозы 3ТЭ25К2М, однако с 2022 года их заменили локомотивы 3ТЭ28. Также импортные двигатели в основном использовались в маневровых тепловозах для частных заказчиков.

В то же время сейчас на рынок колеи 1520 мм нарастает экспансия Китая. В частности, китайская CRRC уже поставила в серию свой тепловозный дизель 12V265C (на рендере): им будут комплектоваться магистральные тепловозы ТЭ36А, поставляемые в адрес «Казахстан Темир Жолы». (Источник: techzd.ru, 14.07.2025).

ООО «Кингисеппский машиностроительный завод»

06.02.2025

Военно–промышленный холдинг «Кингисеппский машиностроительный завод» (KMZ) разработает гибридный электродвигатель для судов на подводных крыльях типа «Метеор 120Р» (проект 03580) в рамках программы импортозамещения, сообщил управляющий директор KMZ Михаил Даниленко.

До настоящего времени в России речные пассажирские суда на подводных крыльях (СПК) комплектовались энергетическими установками зарубежных производителей – в частности, судовыми дизель–редукторными агрегатами фирм MAN, MTU Friedrichshafen GmbH.

«KMZ обеспечит замену дизель–редукторных агрегатов импортного производства на отечественные, тем самым импортозаместит производителей из Европы. На реализацию проекта выделено 222 млн рублей, и еще 55 млн рублей KMZ выделит из собственных средств. Мы фактически дадим вторую жизнь этим судам», – сказал Даниленко.

Также для реализации проекта завод создаст новые рабочие места.

Двигателями планируется оснастить суда на подводных крыльях, которые разрабатывает ЦКБ по СПК имени Алексеева, проекта «Метеор 120Р». Завод, в частности, изготовит для агрегата опытные образцы гибридного привода.

«После проведения испытаний и получения положительного заключения российского морского или речного регистра судоходства, в зависимости от спроса, KMZ рассчитывает оборудовать 16 «Метеоров» на сумму порядка 250 млн рублей до 2027 года», – добавил Даниленко. (Источник: ria.ru, 03.02.2025).

09.02.2025

Специалисты СКБ–3 военно–промышленного холдинга «Кингисеппский машиностроительный завод» разработали новый химический состав чугуна для заливки крышек цилиндров судовых дизелей 6ЧСПН размерности 18/22.

Крышка цилиндра – один из основных элементов корпуса дизельного двигателя. Она максимально плотно закрывает цилиндры двигателя, образуя герметичную камеру сгорания топлива. Герметичность камер сгорания напрямую влияет на КПД двигателей и их долговечность.

Во время эксплуатации крышка цилиндров подвергается воздействию очень высоких механических и термических нагрузок. Это может приводить к изменению геометрии крышки и, как следствие, снижению герметичности камер сгорания. Для повышения устойчивости к этим нагрузкам, инженеры–металлурги СКБ–3 скорректировали химический состав чугуна СЧ20, который используется по ГОСТ для изготовления этих крышек. Добавление в состав чугуна 1% меди повысило прочность при растяжении на 40%, а добавление 2% никеля повысило жаростойкость на 60%.

Такой состав существенно увеличивает срок службы крышки цилиндров и повышает надежность двигателей, на которых она установлена. (Источник: kmz1.ru, 09.02.2025).

25.02.2025

КМЗ улучшает механические свойства частей дизельного двигателя.

Специалисты СКБ–3 военно–промышленного холдинга «Кингисеппский машиностроительный завод» разработали технологию заливки элементов носка отбора мощности дизельного двигателя – М756Б вала и поводка.

М756Б – 12–цилиндровый, четырехтактный дизельный двигатель с V–образным расположением цилиндров и газотурбинным наддувом от одного турбокомпрессора. Он устанавливается на дизель–поезда и автомотрисы.

Согласно техническим требованиям конструкторской документации, элементы механизма должны быть изготовлены из поковки. Поэтому при разработке технологии заливки было необходимо обеспечить механические свойства не ниже, чем у стальных поковок.

Специалисты СКБ–3 решили задачу за счет добавления 0,3% циркония и 0,5% титана при плавке стали. Эти добавки значительно уменьшили размеры макро– и микрочастиц отливок, что привело к увеличению прочности заготовок на 25%, а пластичности – на 45%. В результате, по данным лабораторных исследований значения механических свойств отливок оказались даже выше, чем у кованных заготовок. Источник (kmz1.ru, 14.02.2025).

16.04.2025

Военно–промышленный холдинг «Кингисеппский машиностроительный завод» разработал и изготовил дизель–генераторную установку ДГУ8М. Конструкция генератора устойчива к механическим нагрузкам, характерным при эксплуатации на судах во время волнения моря. Номинальная мощность генератора – 8 кВт, охлаждение происходит при помощи забортной воды.

Производство автономных источников питания – одно из многих направлений работы КМЗ. Собственное конструкторское бюро разрабатывает модификации, внедряет необходимую степень автоматизации дизель–генераторных станций, а также предлагает различный тип их исполнения в зависимости от технического задания заказчика. (Источник kmz1.ru, 10.04.2025)

20.05.2025

Специалисты СКБ-3 военно-промышленного холдинга «Кингисеппский машиностроительный завод» разработали новый метод отливки выпускных коллекторов судовых дизельных двигателей Nanni.

Выпускной коллектор – это часть навесного оборудования судового дизельного двигателя. Выпускной коллектор предназначен для сбора выхлопных газов из нескольких цилиндров в одну отводную трубу.

При предыдущем методе отливки толщина некоторых стенок коллектора получалась неравномерной, а в отдельных случаях стенки отсутствовали вовсе. Для решения этой проблемы инженеры-технологи СКБ-3 применили жеребейки при установке и закреплении в определённом положении стержней в литейной форме. Использование этого метода привело к полному отсутствию подобных дефектов. (Источник: kbkmz.ru, 30.04.2025).

25.06.2025

Военно-промышленный холдинг «Кингисеппский машиностроительный завод» заключил ряд договоров на изготовление автономных дизель-генераторов.

Согласно договорам, КМЗ в 2025-26 годах поставит несколько партий дизель-генераторов с различными эксплуатационными характеристиками. Генераторы будут иметь мощность 8 и 15 кВт, напряжение 220 и 380 В, а также оснащаться жидкостной или воздушной системами охлаждения.

Кроме этого, генераторы будут различаться в дополнительных опциях. Часть из них будет оснащена системой подогрева для эксплуатации в температурном режиме от -40°C до $+50^{\circ}\text{C}$, выносным пультом управления, а также функциональной панелью управления с возможностью контроля основных параметров – значения тока и напряжения, уровня топлива в баке и прочее.

Все дизель-генераторы КМЗ изготавливаются из комплектующих отечественного производства и поставляются с комплектами запасных частей для проведения своевременного сервисного обслуживания. (Источник: kmz1.ru, 16.06.2025).

*17.07.2025

Военно-промышленный холдинг «Кингисеппский машиностроительный завод» заключил новый договор с постоянным заказчиком на изготовление партии дизель-генераторных установок мощностью 5,5 кВт.

Станции производятся во всепогодном кожухе. Для возможности эксплуатации в температурном режиме от -50°C до 50°C станции оснащены системой подогрева и воздушным охлаждением. Выходное напряжение 230В. Станции поставляются с комплектами запасных частей для проведения своевременного сервисного обслуживания.

Дизель-генераторы будут применяться в качестве резервных источников питания на транспортных средствах, которые используются для размещения приборов и оборудования для работы в полевых условиях. (Источник: kmz1.ru, 04.07.2025).

Литейный завод «Петрозаводскмаш» (АЭМ-технологии Росатом)

11.06.2025

На Литейном заводе «Петрозаводскмаш» успешно реализуется инвестиционный проект по локализации литейных заготовок для различных дизелей.

Презентация текущих производственных изменений в рамках реализации проекта «Локализация литейных заготовок для различных дизелей» состоялась 11 июня на Литейном заводе «Петрозаводскмаш» при участии Министра промышленности и торговли Республики Карелия Светланы Астаховой, первого заместителя генерального директора Трансмашхолдинга Александра Морозова, представителей ГНЦ ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина» и других участников. Проект реализуется на Литейном заводе при софинансировании Фонда развития промышленности (ФРП) с 2022 года, общий объем инвестиций составил 3,2 млрд рублей, из которых 2,4 млрд в виде льготного займа предоставил ФРП.

Генеральный директор Литейного завода «Петрозаводскмаш» Роман Лобачёв продемонстрировал основные результаты модернизации производственных площадок, введенные в эксплуатацию новые станки и оборудование.

«К концу этого года планируем завершить работы на новом участке изготовления блоков и рам дизельных двигателей и ввести его в эксплуатацию. После запуска годовая плановая производственная мощность сможет достигать 1200 ед. Также рассчитываем реконструировать законсервированный участок на территории корпуса литейного цеха и организовать здесь участок центробежного литья. Это поможет увеличить мощность по производству втулок цилиндров дизельных двигателей. Плановая производственная мощность их производства после завершения всех работ составит до 16 тысяч единиц в год», – отметил Р. Лобачёв.

Изменения затронули все этапы литейного производства начиная от разработки литейно-модельных технологий и изготовления оснастки, заканчивая черновой механической обработкой отлитых изделий. На данный момент введено в эксплуатацию уже более 50% ключевого оборудования, закупленного в рамках проекта, в том числе токарные станки, заливочные краны, 5-координатный обрабатывающий центр, стенды сушки ковшей.

К концу 2025 года, после установки и освоения оставшегося оборудования, проект перейдет к завершающей фазе наращивания производственных мощностей. (Источник: Телеграм-канал АО «Трансмашхолдинг», 11.06.2025).

АО «СНАРА – ТРАНСПОРТНЫЕ МАШИНЫ»

ОАО «Верещагинский ПРМЗ «Рем–Путьмаш»

24.03.2025

На Верещагинском ПРМЗ освоен средний ремонт локомотива ТЭМ14. Это первый подобный опыт в России – раньше такой ремонт для РЖД никто не делал.

Для успешного освоения нового направления, завод модернизировал мощности и наладил ремонт большинства деталей тепловоза на месте.

Для этого были открыты участки и отделения по ремонту ключевых систем: от дизельного двигателя 8ДМ–21ЭЛ и автотормозного оборудования до выпрямительных установок и компрессоров ПК–5,25 и ПК–5,25А.

Особое внимание было уделено техническому оснащению: модернизирована станция реостатных испытаний, обновлен участок развески кузова, а также внедрено современное программное обеспечение для комплекса лазерного обмера геометрии рам тележек.

На сегодня все этапы испытаний успешно завершены. Работа была проведена масштабная. В ближайшее время, по итогам положительного заключения комиссии, тепловоз ТЭМ14 №0005 будет передан заказчику. (Источник: techzd.ru, 21.03.2025).

ООО «Инжиниринг Сервис–Путьмаш»

01.04.2025

«Инжиниринг Сервис – Путьмаш» разработала и поставила РЖД узкоколейный дизелевоз. Разработка подвижного состава, предназначенного для транспортировки людей и грузов в туннелях и шахтах, заняла один год.

Машина создана как альтернатива импортным аналогам: стояла задача обеспечить компактные габариты для прохождения кривых малых радиусов и зауженных туннелей.

РЖД передано 6 таких дизелевозов. Подвижной состав был выпущен на площадке в Ульяновске и прошел там весь комплекс испытаний. По словам замдиректора компании по производству Михаила Шехина, для этих целей на территории завода было проложено 100 м пути с шириной колеи 900 мм.

Дизелевоз состоит из четырех вагонеток – тяговой, пассажирской вместимостью 18 человек и двух грузовых. Общая грузоподъемность составляет 15 т, констр. скорость – 25 км/ч. Он укомплектован дизелем ЯМЗ мощностью 15 кВт и, как заявляет производитель, имеет полностью российскую комплектацию. (Источник: rollingstockworld.ru, 28.03.2025).

Уральский дизель-моторный завод (УДМЗ)

**29.07.2025*

Участники отраслевого совещания Департамента ПАО «Газпром» посетили «Уральский дизель-моторный завод» (УДМЗ, входит в холдинг «Синара – Транспортные Машины»), где ознакомились с производством линейки отечественных дизельных двигателей.

Ранее СТМ изготовили для «Газпрома» дизельные электростанции (ДЭС) мощностью 1000 и 1600 кВт, созданные на базе российских двигателей ДМ-21 и ДМ-185 производства УДМЗ. Данные станции подтвердили заявленные технические характеристики и соответствие общемировым стандартам по качеству вырабатываемой электроэнергии и по нагрузочным характеристикам.

«Как ответственный производитель, привлекающий господдержку и реализующий инвестпроекты по созданию производств дизельных и газопоршневых двигателей большой мощности, мы безусловно готовы развивать перспективное сотрудничество между ПАО «Газпром» и Холдингом «Синара – Транспортные Машины» по разработке, производству и поставке электростанций различной мощности с двигателями нашего производства», – сказал в ходе визита заместитель генерального директора Группы Синара Антон Зубихин.

В ходе посещения УДМЗ участники совещания ознакомились с ходом реализации на заводе программы технического перевооружения, предусматривающей увеличение производственных мощностей по сборке двигателей и освоение собственного выпуска ключевых компонентов. Эта работа ведется с привлечением, в том числе, мер государственной поддержки в виде льготного займа Фонда развития промышленности. Дизельные двигатели серии ДМ-185 также будут применяться в маневровых локомотивах нового поколения ТЭМ885 и магистральном тепловозе 2ТЭ35А. (Источник: sinaratm.ru, 23.07.2025).

ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БАЗЫ ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЯ

07.02.2025

ТМХ как лидер отечественного транспортного машиностроения в течение последних лет уделяет приоритетное внимание обеспечению технологического суверенитета России в сфере транспортного машиностроения. Решая задачи государственной важности, ТМХ пользуется широкой поддержкой профильных государственных органов.

Проекты развития производственного комплекса ТМХ, реализуемые при участии льготных займов Фонда развития промышленности и механизма Кластерной инвестиционной платформы, позволят полностью локализовать выпуск компонентов современной железнодорожной техники в России. Благодаря эффективным механизмам льготного финансирования, созданных ведомством, – программам Фонда развития промышленности и Кластерной инвестиционной платформы – Трансмашхолдинг и работающие в его интересах производители комплектующих внедряют 15 различных проектов общей стоимостью около 70 млрд рублей. В ушедшем 2024 году в развитие предприятий холдинга из этих средств было инвестировано 24 млрд рублей.

Внедрение проектов на производственных площадках Трансмашхолдинга стало темой выездного совещания, прошедшего на Тверском вагоностроительном заводе. В дискуссии приняли представители Минпромторга и Минэкономразвития России, руководители ТМХ, ФРП и участвующих в проектах финансовых корпораций. Обеспечение производства нового поколения железнодорожной техники – базирующихся на отечественных технических решениях тепловозов, электровозов, вагонов метро, пассажирских вагонов локомотивной тяги, электропоездов, электродвигателей, а также дизельных двигателей для различных отраслей промышленности – вот главная цель всех проектов, которые реализуются на производственных площадках ТМХ при поддержке Минпромторга России.

«Благодаря решениям, которые в свое время были приняты Минпромторгом и Правительством России, ТМХ сегодня реализует программу стратегического развития с использованием финансирования ФРП и механизма КИП на 11 площадках холдинга, – заявил первый заместитель генерального директора ТМХ Александр Морозов. – Мы не только разрабатываем новые продукты, но и запускаем серийное производство новых перспективных видов продукции. В этой программе также участвуют ключевые поставщики ТМХ, которые осуществляют разработку самых передовых систем управления движением».

«Мы надеемся, что с помощью этих проектов будут решены задачи, которые стоят перед транспортной системой России – не только обеспечена перевозка грузов, но и закрыты вопросы, связанные с мобильностью граждан как в междугородных, так и в региональных перевозках. Особое внимание мы уделяем мобильности в городах», – добавил он.

Руководители одиннадцати предприятий холдинга, на которых осуществляется проектная деятельность, представили на совещании отчеты о промежуточных итогах исполнения проектов и обсудили актуальные вопросы, касающиеся дальнейших шагов.

Как рассказал Вадим Яковлев, генеральный директор Коломенского завода (входит в «ТМХ–Энергетические решения») с декабря 2022 года благодаря инвестициям ТМХ и эффективным механизмам льготного финансирования Фонда развития промышленности Коломенский завод продолжил реализацию инвестиционных проектов по развитию производства среднеоборотных двигателей мощность до 7,35 МВт. (Источник: официальный телеграмм–канал ТМХ, 07.02.2025).

11.02.2025

Общий объем инвестиций в развитие группы ТМХ, создание новых образцов продукции и совершенствование технологической базы составил в 2024 году 28,5 млрд рублей. По сравнению с 2023 годом (21,1 млрд рублей) он возрос на 35%.

Важнейшими проектами, реализованными в ушедшем году, стали освоение ремонта колесных пар для электропоездов «Иволга» на ДМЗ, освоение серийного производства газопоршневых двигатель–генераторов 1–9ГМГ для объектов малой энергетики на Коломенском заводе и тяговых асинхронных электродвигателей новых типов на «ТМХ–Электротехе», обновление окрасочного производства на НЭВЗе, локализация производства важных компонентов для локомотивов, поездов метро и пассажирских вагонов локомотивной тяги.

В эксплуатацию запущены мощные магистральные грузовые тепловозы 3ТЭ28, создан передвижной консультативно–диагностический центр «Святой Пантелеймон», пассажирские вагоны локомотивной тяги габарита Т, двухэтажные вагоны для поезда «Аврора».

Многие проекты модернизации производства реализуются при государственном участии, с использованием льготных займов Фонда развития промышленности и механизма Кластерной инвестиционной платформы, общий объем которых составляет 54,7 млрд руб.

О важности расширения инвестиций в реализацию проектов, связанных с развитием индустрии, неоднократно заявлял генеральный директор ТМХ, член

Бюро Союза машиностроителей России Кирилл Липа. Выступая в мае прошлого года на парламентских слушаниях в Государственной Думе, он отмечал, что:

«В условиях экономических санкций и ограничений инвестиции – это сегодня не вопрос желания. Никого не надо стимулировать или уговаривать. Сегодня инвестиции – это вопрос выживания, вопрос жизненной необходимости для подавляющего большинства предприятий».

По его словам, на протяжении ближайших лет ТМХ намерен инвестировать в развитие в два раза больше денег, чем зарабатывает.

(Источник: официальный телеграмм-канал ТМХ, 11.02.2025).

21.03.2025

Более 23 млрд рублей было направлено на модернизацию и техническое перевооружение Коломенского завода (входит в ТМХ) с 2018 года. Об этом сообщила пресс-служба Коломенского завода.

В ходе выполнения мероприятий инвестпроекта было установлено более 200 единиц высокотехнологичного металлообрабатывающего оборудования, созданы новые участки производства блоков цилиндров и топливной аппаратуры, а также организована поточная линия сборки серийных двигателей.

Кроме того, построен новый цех приемо-сдаточных испытаний, обновлен парк грузоподъемного оборудования, внедрены энергосберегающие технологии на объектах энергетического комплекса, построен Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ и освоен ремонт тепловозов и дизелей.

До 2027 года планируется внедрить еще 170 единиц высокотехнологичного оборудования, организовать 13 новых производственных участков, построить гальванический цех, модернизировать испытательные стенды, создать новые модификации двигателей.

В начале 2024 года сообщалось, что общий объем инвестиций ТМХ в Коломенский завод за 2018–2022 годы составил 12,5 млрд рублей. В 2023–2027 годы завод получит еще 26 млрд рублей, из которых 19,5 млрд – льготный займ ФРП. (Источник : techzd.ru, 21.03.2025).

*02.07.2025

Несмотря на жесткую денежно-кредитную политику государства, вынудившую компании заметно сократить инвестиции, «Трансмашхолдинг» (ТМХ) в 2025 году вложит в развитие свыше 40 млрд руб. О направлениях инвестиций, закупках локомотивов со стороны ОАО «РЖД» и об их технической готовности, акционерных планах в отношении ГК «Дело» и экспортных перспективах «Ъ» рассказал генеральный директор ТМХ Кирилл Липа.

– Какова инвестиционная программа ТМХ на этот год? Какие основные направления инвестиций намечены?

– В этом году у нас парадоксальная ситуация: объем инвестиционной программы выше исторического максимума. Больше 40 млрд руб. Значимая ее часть – это, конечно, те проекты, которые реализуются совместно с Фондом развития промышленности (ФРП): большой объем финансирования у нас идет по линиям Минпромторга и ФРП. Это долгосрочный проект, он был начат в этом году, продолжается и в следующем году должен быть завершен полностью – речь идет о строительстве целого ряда технологических линий по производству элементов дизельного двигателя большой мощности. Более того, мы продолжаем те проекты, которые были связаны с развитием нашего продуктового портфеля. Ни один из этих проектов не остановлен. Во всех сегментах, в которых мы работаем, мы стараемся поддерживать и широту продуктовой линейки, ее качество, современность и так далее. И есть наши обязательные инвестиции, связанные с продвижением мощностей, с промышленной безопасностью и так далее. Таким образом, мы поддерживаем эти три категории инвестиций.

– Какая доля от этих 40 млрд руб. приходится на ФРП?

– В пределах 20 млрд руб.

– Как продвигается импортозамещение в ТМХ? В каких сегментах наивысший показатель, где дело обстоит сложнее всего? Для всего ли найдены нужные аналоги надлежащего качества из дружественных стран?

– Начнем с того, что наши заводы работали и в период COVID, и в период санкций. Мы практически не останавливались. Мы работали и продолжаем это делать. Поэтому все проекты, которые у нас подписаны, мы реализуем в сроки, которые были изначально согласованы. Что касается импортозамещения, то, скажем так, в крупную клетку проблем нет вообще.

<...>

(Источник: kommersant.ru, 30.06.2025).

ПРОДАЖА, ТЕНДЕРЫ, ЗАКЛЮЧЕННЫЕ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ЛОКОМОТИВОВ СТОРОННИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

06.02.2025

В 2024 году 11 новейших маневровых тепловозов ТЭМ23, изготовленных на Брянском машиностроительном заводе, были переданы заказчикам.

Шесть тепловозов ТЭМ23 отгружены в адрес ОАО «Российские железные дороги». Один из них отправлен на Октябрьскую железную дорогу, он приступил к работе на путях Санкт–Петербурга. Пять локомотивов приписаны к депо Брянск–2 Московской железной дороги.

Еще пять новейших маневровых тепловозов переданы коммерческим заказчикам и приступили к работе на крупных промышленных предприятиях страны.

ТЭМ23 – инновационный маневровый локомотив, разработанный отечественными конструкторами, выпускается на Брянском машиностроительном заводе. Сертификат соответствия требованиям Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте на тепловоз ТЭМ23 БМЗ получил в конце 2022 года. В 2023 первые локомотивы новой серии прошли подконтрольную опытную эксплуатацию на сетях РЖД и коммерческих фирм.

В 2023 году состав тепловоза был изменен в рамках работы по локализации производства локомотива. Новая комплектация ТЭМ23 включает максимальное число деталей отечественного производства и является полностью импортонезависимой.

Тепловоз в новом составе прошел комплекс типовых испытаний, по итогам которого новая комплектация была принята ОАО «РЖД» и продлен существующий сертификат соответствия на тепловоз ТЭМ23.

Маневровый тепловоз ТЭМ23 создан ТМХ с учетом последних тенденций мирового локомотивостроения. Четырехосный двухдизельный тепловоз способен выполнять маневровую и маневрово–вывозную работу как на сетях РЖД, так и для частных операторов. В эксплуатации тепловоз показывает такую же мощность, как и шестиосные серийные локомотивы, при этом снижен расход топлива и масла. Применение современных дизельных двигателей позволило сделать локомотив более экологичным. (Источник: ukbmz.ru, 31.01.2025).

21.02.2025

На Лебединский ГОК поступили тепловозы Брянского машиностроительного завода.

Металлоинвест продолжает обновлять парк техники горнотранспортного комплекса предприятий. Очередная новинка поступила в управление железнодорожного транспорта Лебединского ГОКа. Тепловозы Брянского машиностроительного завода уже давно отлично зарекомендовали себя в работе. Однако, с каждым годом техника становится все более надежной и комфортной для машинистов. (Источник: metalinfo.ru, 21.02.2025).

24.03.2025

Брянский завод поставит на Тихоокеанскую железную дорогу уникальные тепловозы.

Брянский машиностроительный завод, входящий в Трансмашхолдинг, изготовил 35 уникальных локомотивов–тяжеловесов 3ТЭ28, которые, после передачи заказчику, будут работать на Тихоокеанской железной дороге. По

желанию покупателя в локомотивах оборудованы спальные места и душевая кабина.

В новых локомотивах созданы спальные места для локомотивных бригад, установлена душевая кабина, есть микроволновая печь, холодильник, мойка, имеется биотуалет. Все для приятной езды, – рассказал машинист Тихоокеанской Железной дороги Ильдар Алиходжин.

Сами локомотивы 3ТЭ28 собраны полностью из российских компонентов, состоят из трех секций и способны везти до 80 вагонов с углем. Так как тепловозы будут эксплуатироваться на железной дороге необщего пользования, они не требуют сертификации. На локомотивах, курсирующих по РЖД, спальные места и душевые кабины не устанавливаются.

Напомним, владелец Тихоокеанской железной дороги для увеличения грузооборота также приобретет у «Уралвагонзавода» 7000 инновационных полувагонов. Кроме того, на Брянском машиностроительном заводе для ТЖД дозакажут еще локомотивы 3ТЭ28. Регулярное грузовое движение по Тихоокеанской железной дороге должно начаться в первой половине 2025 года. (Источник: todaykhv.ru, 28.02.2025).

16.05.2025

Шесть маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ, произведенных на Брянском машиностроительном заводе, в 2025 году были переданы горнодобывающей компании «Северсталь».

Тепловозы будут эксплуатироваться на Череповецком металлургическом комбинате. Четыре локомотива были отправлены заказчику в январе 2025 года и уже приступили к работе, еще две машины были отгружены в апреле.

ТЭМ18ДМ – самая распространенная серия маневровых тепловозов. На БМЗ их выпускают с 2008 года. Производителем предусмотрено шесть модификаций локомотива, из которых можно выбрать наиболее подходящую. Например, тепловозы для ПАО «Северсталь» дополнительно оборудованы системой видеофиксации. В конструкции локомотива применяется максимальный процент комплектующих отечественного производства.

«Северсталь» активно использует маневровые тепловозы производства БМЗ. В 2022 году завод отправил на Череповецкий металлургический десять локомотивов ТЭМ18ДМ. БМЗ готов и к дальнейшему сотрудничеству по обновлению локомотивного парка горнодобывающей компании.

Маневровые тепловозы ТЭМ18ДМ могут использоваться для выполнения маневровой, вывозной и горочной работы в регионах с различными климатическими условиями. Эти локомотивы широко используются как в России, так и в других странах «пространства 1520». Они работают в парке ОАО «РЖД» и других железнодорожных операторов, и на промышленных

предприятиях Монголии, Белоруссии, Казахстана, Прибалтики. (Источник: ukbmz.ru, 13.05.2025).

28.05.2025

АО «Синара – Транспортные машины» («Синара-ТМ», СТМ) заключило с ООО «Производственное объединение «Киришинефтеоргсинтез» (КИНЕФ, дочерняя компания ПАО «Сургутнефтегаз») контракт на поставку тепловоза ТЭМ9, сообщает пресс-служба СТМ.

«Машина уже отправлена в Ленинградскую область и после необходимых пуско-наладочных операций и обучения сотрудников начнет свою работу», – отмечается в сообщении.

Как уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе СТМ, это первый контракт с КИНЕФ, поэтому он предполагает поставку пока только одного тепловоза. «Раньше наша техника у них не работала. Сейчас локомотив уже на предприятии, и на этой неделе начнется пуско-наладка», – добавил собеседник агентства.

ТЭМ9 производится на Людиновском тепловозостроительном заводе (ЛТЗ, Калужская область, входит в СТМ). Эта модель маневрово-вывозного тепловоза специально разработана для работы на подъездных путях промышленных предприятий. Ее отличает четырехосная конструкция повышенной маневренности, минимальная нагрузка на рельсы, а также способность проходить кривые малых радиусов. Кроме того, ТЭМ9 имеет мощный дизель-генератор 882 кВт (1200 л/с).

КИНЕФ является единственным нефтеперерабатывающим заводом на северо-западе России. Входит в число крупнейших НПЗ России, проектный объем переработки – чуть более 21 млн тонн нефти в год. (Источник: sinaratm.ru, 14.05.2025).

09.06.2025

Брянский машиностроительный завод передал три магистральных грузовых тепловоза 2ТЭ25КМ ООО «БалтТрансСервис» – одному из крупнейших операторов, специализирующихся на железнодорожных перевозках нефтеналивных грузов. Локомотивы отправились к месту эксплуатации в конце мая – начале июня 2025 года.

В 2025 году ООО «БалтТрансСервис» обновит локомотивный парк десятью тепловозами производства БМЗ. Три отправлены в первом полугодии, еще семь будут переданы заказчику осенью.

ООО «БалтТрансСервис» уже использует в работе локомотивы серии 2ТЭ25КМ. В 2019 году компания приобрела 10 тепловозов, произведенных на Брянском машиностроительном заводе.

Тепловозы серии 2ТЭ25КМ выпускаются на БМЗ с 2014 года. Это грузовой магистральный тепловоз, собранный полностью из отечественных

комплектующих. Локомотив 2ТЭ25КМ оснащен дизельным двигателем мощностью 2х2650 кВт и способен перевозить составы весом до 6 400 тонн. С 2014 года БМЗ выпустил более 1500 секций 2ТЭ25КМ. Они широко используются как на территории нашей страны, так и за рубежом. Локомотивы этой серии эксплуатируют ОАО «Российские железные дороги», «Кузбассразрезуголь», Сибирская угольная энергетическая компания, «Северсталь» и другие. Тепловозы 2ТЭ25КМ входят в локомотивные парки государственных и частных перевозчиков Монголии, Туркменистана, Казахстана и Узбекистана.

Эксплуатанты отмечают надежность локомотивов, комфорт для работы локомотивных бригад, способность успешно работать в сложных климатических условиях. Локомотив отличается простота и удобство в обслуживании за счет легкодоступности и технологичности основных узлов. (Источник: ukbmz.ru, 06.06.2025).

****04.07.2025**

Локомотивный парк «СЕВКАЗЭНЕРГО» пополнится первым ТЭМ9

СТМ заключили контракт с «СЕВКАЗЭНЕРГО» на поставку ТЭМ9 производства ЛТЗ.

Локомотив отправится в Казахстан до конца года и будет использоваться на теплоэлектростанциях энергетического холдинга в Северо-Казахстанской области.

Контракт стал результатом активной работы СТМ на казахстанском рынке. Мы продолжаем укреплять позиции, предлагая локомотивы с различными характеристиками и возможностью кастомизации под нужды заказчиков.

ТЭМ9 – современный маневрово-вывозной тепловоз для промышленных предприятий, он отличается:

- индивидуальным приводом колесных пар;*
- способностью проходить кривые радиусом до 50 м для удобства работы на заводских подъездных путях;*
- мощным дизель-генератором: 882 кВт (1200 л/с);*
- умной модульной сборкой для удобства в обслуживании.*

«Наша техника уже зарекомендовала себя на других предприятиях, поэтому надеемся, что ТЭМ9 поможет «СЕВКАЗЭНЕРГО» в проведении ежедневной маневровой работы». (Источник: Официальный телеграмм-канал СТМ, 03.07.2025).

****16.07.2025**

Брянский машиностроительный завод передал ПАО «Акрон» маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ. Локомотив войдет в железнодорожный парк производителя минеральных удобрений.

Брянский машиностроительный завод в 2025 году изготовил для «Акрона» маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ. Он предназначен для выполнения маневровой, вывозной и горочной работы как на путях общего пользования, так и на территории предприятий. Локомотив производится на территории России из отечественных комплектующих и включен в Реестр российской промышленной продукции Минпромторга России.

В 2024 году «Акрон» приобрело два тепловоза ТЭМ18ДМ. Локомотивы успешно показали себя в эксплуатации, продемонстрировав высокую производительность и сниженный расход топлива.

– ТЭМ18ДМ сегодня – один из самых востребованных маневровых локомотивов, – отметил директор по продажам БМЗ Сергей Лобанов. – Он успешно работает в разных условиях, как на территории России, так и за рубежом. Наши клиенты отмечают высокий уровень надежности этого тепловоза и его высокую производительность. Работа с «Акроном» – отличный пример ответственного отношения компании к расширению локомотивного парка. Уверен, в дальнейшем мы продолжим взаимовыгодное сотрудничество.

Тепловозы серии ТЭМ18ДМ выпускают на БМЗ с 2008 года. По отзывам предприятий, эксплуатирующих технику БМЗ, эти локомотивы отличаются продуманной эргономикой, экономичностью, экологичностью и комфортными условиями для работы локомотивных бригад. В 2019 году тепловоз был модернизирован – в конструкции применили новые технические решения и расширили функциональные возможности модели. Тепловоз выпускается в шести комплектациях, из которых заказчик может выбрать наиболее подходящую. На ТЭМ18ДМ устанавливается просторная кабина машиниста с системой микроклимата, микропроцессорная система управления и диагностики, унифицированные системы управления электропередачей и гребнесмазывания. Локомотив может быть оборудован системой автоматического запуска-остановки дизеля, которая позволяет контролировать состояние двигателя без вмешательства машиниста. (Источник: ukbmz.ru, 14.07.2025).