

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 01.02.2025 по 28.02.2025.*

***Информация о ценах на маневровые тепловозы СТМ и ТМХ, которые приобретают сторонние от РЖД потребители (продажа, тендеры, заключенные контракты).*

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 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).

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 крыши, 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)

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 микрорезов 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 кованых заготовок. Источник (kmz1.ru, 14.02.2025).

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 платформе – Трансмашхолдинг и работающие в его интересах производители комплектующих внедряют 15 различных проектов общей стоимостью около 70 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).

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 заказчиком.

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).