



Некоммерческое партнерство
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»

ПРОТОКОЛ

заседания Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов
Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной
техники»

23 ноября 2018 г.

г. Москва

№ ККЛ_иК-1517

Председатель

В.В. Шнейдмюллер

Список участников прилагается (Приложение №1).

Повестка:

Рассмотрение проекта типажа СРО Ассоциации «Промжелдортранс» для
промышленных локомотивов

Вступительное слово:

1. Вице-президент, председатель комитета по координации предприятий
локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллер.

Выступили с докладом:

1. Исполнительный директор СРО Ассоциация «Промжелдортранс»
А.Ю. Маняхин
2. Председатель комиссии по транспорту Ассоциации «Русская Сталь»
М.Д. Щербинин
3. Заместитель главного конструктора ОП ООО «ТМХ Инжиниринг» в
г. Брянск Д.И. Петраков
4. Заместитель генерального директора СТМ по инжинирингу Л.В. Кузнецов
5. Главный конструктор проекта по тепловозам ООО «ТМХ Инжиниринг»
С. Колесниченко

Заслушав и обсудив представленные доклады
и сообщения участники заседания приняли решения:

1. Отметить информацию Вице-президента, председателя комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллера, что направление по созданию промышленных локомотивов являются очень важной частью локомотивостроения.

Непосредственное участие представителей предприятий Ассоциации «Русская Сталь» и СРО Ассоциация «Промжелдортранс» в подготовке технических требований и типажа к промышленным локомотивам позволяет вывести на качественно новый уровень взаимодействия заказчиков и разработчиков этих локомотивов.

2. Принять к сведению доклад исполнительного директора СРО Ассоциация «Промжелдортранс» А.Ю. Маняхина и содокладчика - председателя комиссии по транспорту Ассоциации «Русская Сталь» М.Д. Щербинина «Цели создания перспективного типажа локомотива».

Отметить информацию А.Ю. Маняхина о том, что подавляющее большинство тепловозов, которые эксплуатируются в Ассоциации «Промжелдортранс», работают с выездом на пути общего пользования и поэтому в обязательном порядке подпадают под требования Технического регламента Таможенного союза.

Представленный для обсуждения типаж – результат большой совместной работы членов СРО Ассоциация «Промжелдортранс» и Ассоциации «Русская Сталь» с участием специалистов АО «ВНИКТИ» и ОАО «ВНИИЖТ». Промышленность ставит перед производителями конкретную задачу - сделать простой и экономичный локомотив, но в то же время недорогой и универсальный. Маняхин А.Ю. высказал уверенность, что это для производителей посильная задача, особенно учитывая поддержку их со стороны государства.

Создаваемый локомотив для промышленности (учитывая, что мы создаём его на перспективу) должен иметь существенно лучшие технико-экономические характеристики, по отношению к имеющимся у предприятий.

Локомотивы должны иметь возможность работы по системе многих единиц и управляться в одно лицо. Их необходимо оснастить системой управления с функцией диагностики, которая позволит осуществлять ремонт локомотива по состоянию.

3. Принять к сведению доклад исполнительного директора ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» И.В. Соскова «Перспективная модель маневрового локомотива: взгляд грузовладельца».

Отметить информацию И.В. Соскова о том, что расходы компания ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» на ГМС за 2018 выросли более чем на 50% от запланированных в бизнес-плане. На предприятии эксплуатируется 30 тепловозов. ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» идёт по пути тотальной цифровизации всего того, что связано с работой на подъездных путях предприятия и планирует включить тепловозы в эту цифровую структуру. Также в планах предприятия использование на производстве беспилотных локомотивов. Компания последовательно выступает за использование на локомотивах отечественных комплектующих, как минимум – локализованных. Это очень важный показатель для обеспечения стабильности производства в целом.

При сравнительном выборе локомотива учитывается не его отпускная цена, а его экономическая эффективность (стоимость жизненного цикла) на горизонте планирования до 15 лет.

Наиболее актуальной задачей на ближайшую перспективу ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» считает создание тепловоза с высокоэффективной энергоустановкой.

4. Принять к сведению доклад заместителя главного конструктора-технического руководителя проекта ОП ООО «ТМХ Инжиниринг» в г. Брянск Д.И. Петракова «Предложения АО «УК «БМЗ» по формированию типажа маневровых тепловозов для промышленных предприятий».

Отметить информацию Д.И. Петракова, что зарубежные разработчики тепловозов уже предлагают концепты локомотивов, которые по большинству требований соответствуют техническим требованиям промышленных предприятий России и обеспечивают пониженные затраты на жизненный цикл.

Но нужно отметить, что стоимость таких локомотивов существенно превышает цену существующих отечественных локомотивов и далеко не все заказчики подбирают локомотив с учетом минимальных затрат на его жизненный цикл.

Д.И. Петраков подчеркнул, что было бы очень полезно посетить предприятия эксплуатирующие промышленные локомотивы, чтобы получить исчерпывающую информацию, необходимую для создания локомотива наиболее полно отвечающую предъявляемым требованиям. Он предложил совместные наработки по техническим требованиям к промышленным локомотивам и их типу использовать при актуализации соответствующего государственного стандарта.

5. Принять к сведению доклад заместителя генерального директора СТМ по инжинирингу Л.В. Кузнецова «Замечания к проекту типажа маневровых локомотивов для промышленных предприятий».

Отметить информацию Л.В. Кузнецова, что СТМ со следующего года готово комплектовать линейку своих локомотивов эффективными дизелями – полными аналогами зарубежных двигателей уровня MTU.

Нужно отметить ключевой момент, что в настоящее время отсутствует готовность потребителей приобрести предлагаемый продукт за ту цену, по которой мы можем его поставить. Те цены, которые нам дают работники продаж не подтверждаются соответствующими конкретными заказами. Докладчик обратил внимание участников на то, что зарубежные компании не приступают к проектированию, не имея достаточного количества предварительных заказов на эту разработку. Для компенсации затрат на разработку новых высокоэффективных систем и узлов необходимы заказы на достаточно крупную партию локомотивов. Не смотря на утверждение наших коллег из ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» подавляющее большинство потенциальных покупателей принимает решение о приобретении локомотива исходя из его стоимости и не готово рассматривать оценку затрат на его жизненный цикл.

6. Принять к сведению доклад главного конструктора проекта по тепловозам ООО «ТМХ Инжиниринг» С.А. Колесниченко «Перспективы развития промышленных электровозов».

Отметить информацию С.А. Колесниченко, что в отдельных случаях применение промышленных электровозов более эффективно, чем использование тепловозов.

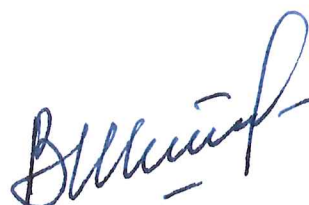
7. Рекомендовать промышленным предприятиям до 07.12.2018 направить в Комитет по координации локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» предложения по посещению своих предприятий специалистами локомотивостроительных предприятий и проектных организаций для ознакомления с условиями работы промышленных локомотивов.

8. Рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» и АО «Синара-Транспортные Машины» подготовить перечень вопросов по работе на промышленных предприятиях и предложения по их посещению и до 21.12.2018 направить профильных специалистов локомотивостроительных предприятий и профильных проектных организаций для ознакомления с условиями работы, сервисного обслуживания и ремонта промышленных локомотивов и получения необходимой информации.

9. Рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» и АО «Синара-Транспортные Машины» в январе 2019 года организовать рабочую встречу специалистов инженерного состава, с участием представителей СРО Ассоциация «Промжелдортранс» и Ассоциации «Русская Сталь» для окончательного формирования типажа маневровых локомотивов для промышленных предприятий – Технических условий, с учетом результатов работы по п.7 и п.8 настоящего Протокола.

10. Рекомендовать НП ОПЖТ представить в Минпромторге России согласованный вариант типажа маневровых локомотивов для промышленных предприятий – Технических условий для определения мер государственной поддержки при создании новых маневровых локомотивов для промышленных предприятий и их реализации.

Вице-президент, председатель
Комитета по координации
предприятий локомотивостроения
и их компонентов



В.В. Шнейдмюллер