EXPO 1520 daily
ВЫПУСК № 3
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВСЕХ СТРАН, ВСТРЕЧАЙТЕСЬ!

1 СТАВКА НА НАУКУ: В ХОДЕ ПЕРВОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАН СНГ И БАЛТИИ ОБСУДИЛИ ВАЖНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД ОТРАСЛЬЮ
2 РЫНОК НАШ – РАЗРАБОТКИ ВАШИ! ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ПОДЕЛИЛИСЬ СВОИМИ ДОСТИЖЕНИЯМИ В ЭТОЙ ОБЛАСТИ
3 СЛАГАЕМЫЕ УСПЕШНОГО ПАРТНЕРСТВА. ДИРЕКТОР РЕЛЬСОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА BOMBARDIER TRANSPORTATION В РОССИИ НИКОЛАЙ САННИКОВ РАССКАЗАЛ ОБ ОПЫТЕ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИИ
6 ДАЕШЬ СЕРВИС СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА! ПОСТАВЩИКИ И ПОТРЕБИТЕЛИ УСЛУГ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ ПОДНЯЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
6 ОСТРЫЕ УГЛЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С РЖД ОТМЕТИЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

БЛАГОДАРИМ СПОНСОРОВ САЛОНА EXPO 1520 И КОНФЕРЕНЦИИ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ. ПЕРСПЕКТИВЫ, ТЕХНОЛОГИИ, ПРИОРИТЕТЫ»!

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
Российские железные дороги

СПОНСОР САЛОНА
ТРАНСМАШХОЛДИНГ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СТРАХОВЩИК САЛОНА И КОНФЕРЕНЦИИ
Ж·А·С·О СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР САЛОНА
ИНТЕРСИТИ

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ
ВТБ ЛИЗИНГ

СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ
Трансконтейнер

СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ
ПОЛИВИД

СПОНСОР КОФЕ-БРЕЙКОВ
ERNST & YOUNG

НАЧАЛО ХОРОШЕЙ ТРАДИЦИИ

ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ГЛАВНЫХ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАН СНГ И БАЛТИИ, ПРОШЕДШЕЕ ВЧЕРА В РАМКАХ I МЕЖДУНАРОДНОГО САЛОНА ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ EXPO 1520, ВЫЯВИЛО РЯД ОСТРЫХ ПРОБЛЕМ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ СОСЕДЕЙ «ПРОСТРАНСТВА 1520» И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛО ЛИДЕРСТВО ОАО «РЖД» В РАЗРАБОТКЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ВНЕДРЕНИИ ТЕХНОЛОГИЙ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВОЙ РАБОТОЙ. ВЕДУЩИЙ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА – ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ – ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР ОАО «РЖД» ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ ПРЕДЛОЖИЛ СВОИМ КОЛЛЕГАМ ВСТРЕЧАТЬСЯ РЕГУЛЯРНО, ЧТОБЫ РАЗРЕШИТЬ ОБЩИЕ ТРУДНОСТИ И СДЕЛАТЬ РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЙ.

Ставка на автоматизацию

Открывая встречу, В. Гапанович сделал акцент на необходимости научного подхода к решению проблем железных дорог, в частности, через механизм проведения международных практических конференций, посвященных определенному аспекту. В конце нынешнего – начале будущего года он предложил провести конференции по нанотехнологиям, системам управления движением, автоматике и телемеханике, а также СЦБ. Кроме того, он проинформировал собравшихся о том, что в будущем году будет завершена разработка методики расчетов продления ресурса подвижного

EXPO 1520
МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХ
INTERNATIONAL SALON OF ROLLING STOCK AND RAIL T

состава и инфраструктуры, что позволит подходить к этому вопросу с научно обоснованных позиций.

Эффективность применения перспективных разработок на примере своей работы «Система автоматизированного управления поездной работой на железнодорожном направлении» показал заведующий автоматических центров управления перевозками ВНИИАСа Михаил Иванов. Для тестирования новой системы было выбрано направление Челябинск – Рыбное, объединяющее полигоны нескольких дорог. Компьютерная программа получает заявку на перевозку, сверяет ее с имеющи-

ивает график, из которого железнодорожники видят, какие действия им требуется предпринять. Планирование детализировано посменно, поэтому из анализа данных становится ясно, что и когда должна делать каждая отдельная смена. Применение современных технологий, заложенных в систему, позволяет отслеживать работу каждого локомотива и даже оперативно выявлять и затем учитывать причину его простоя. Одним словом, наличие информационно-управляющей программы дает возможность максимально эффективно работать с ресурсами. Об этом красноречиво говорят цифры: вместо имеющихся на направлении 660 локомотивов система позволяет задействовать 580, что приводит к сокращению издержек. «Любой процесс мы можем переложить на язык математики и программирования, управлять им с помощью автоматизированных систем», – прокомментировал разработки ВНИИАСа В. Гапанович, отметив, что активно проводит работу по ознакомлению начальников железных дорог России с информационной системой.

Требуются единые правила!

Доклад заместителя начальника департамента локомотивного хозяйства РЖД Да-

годности, однако уже к 2015 году перевозчик избавится от «просроченных» магистральных локомотивов. Компания серьезно увеличила объемы закупок нового тягового подвижного состава. Если в 2000 году ОАО «РЖД» получило только 37 новых локомотивов (18 тепловозов и 19 электровозов), то в 2007-м этот показатель составит уже 319 единиц (146 тепловозов и 173 электровоза соответственно), в 2010-м – 737 единиц (348 тепловозов и 389 электровозов), в 2015-м – 1175 штук (560 и 613).

В настоящий момент компания успешно завершает первую фазу программы – расширение производства уже известных моделей – и приступает ко второй – разработке нового подвижного состава. Среди перспективных новинок, которые проходят испытания или уже введены в строй и успешно себя зарекомендовали, Д. Киржнер назвал тепловоз 2ЭС5К «Ермак», 2ТЭ70, 2ТЭ25К «Пересвет», 2ТЭ25А «Витязь», ЭП2К, ЭП20 и ряд других. Газотурбовоз ГТ1, не имеющий аналогов в мире, до конца 2007 года отправится в пятитысячный пробег на полигон Свердловской дороги.

На третьем, последнем этапе реализации программы намечено серийное производство новых локомотивов. По словам

на 8–10%, снижение энергозатрат на 10–15%, увеличение тяговой силы до 27 тонн на ось, удлинение межремонтного пробега. В. Гапанович отметил, что увеличение тяговой силы на 25%, а именно таким показателем отличаются некоторые разработки, может быть интересно железнодорожным компаниям из стран с колеей 1520.

Однако новинки для успешного применения в разных странах должны быть непременно «вписаны» в единый технологический «ландшафт», напомнил участникам Совета главный инженер «Казакстан темір жолы» Кадыл Таласпеков. Он заявил, что железнодорожным компаниям и администрациям стран – участниц «пространства 1520» необходимо разработать Единый технический регламент, который определит все требования безопасности и допуска в эксплуатацию подвижного состава к инфраструктуре общего пользования. Основными принципами формирования требований технического регулирования должны стать поддержание стабильного уровня безопасности при любых нововведениях, а также согласованность с требованиями, установленными в международных соглашениях и стандартах. «О том, чтобы каждое государство определяло свою железнодорожную политику без мися ресурсами – локомотивным хозяйством – и их расположением, показывает узкие места, которые могут помешать выполнению плана, и автоматически выстра-

вида Киржнера был посвящен программе обновления тягового парка компании. В настоящий момент возраст 10% локомотивов парка РЖД находится за пределами срока

Д. Киржнера, к вводимым в строй моделям РЖД предъявляют ряд серьезных требований: сокращение стоимости жизненного цикла, повышение производительности

учета соседей, международной консолидации усилий, не может быть и речи!» – заявил К. Таласпеков.

Иван АЛЕКСАНДРОВ

РЫНОК НАШ – РАЗРАБОТКИ ВАШИ!

Вчера представители крупных зарубежных компаний – производителей в области железнодорожного машиностроения поделились своими достижениями за круглым столом «Передовые технологии в области железнодорожного машиностроения: есть чему поучиться». Обсудив новые технологии и разработки ведущих европейских компаний, российские эксперты объявили, что выйти на такой уровень развития Россия сможет только при помощи кооперации.

За беседой следила Мария Шевченко.

Начало положено…

Самым громким достижением в развитии железнодорожного транспорта последних лет участники рынка считают создание высокоскоростных поездов, способных передвигаться со скоростью более 500 км/ч и при этом удовлетворять всем потребностям пассажиров в комфорте. Последними разработками в этой области поделился с коллегами Аркадий Дьяконов, директор по развитию ООО «Альстом». «Истории скоростных поездов уже около 30 лет, и у этого направления большое будущее. Главными критериями, которых мы придерживаемся при разработке поездов, являются эффективность, эргономичность и комфорт. Причем комфорт пассажиров высокоскоростного поезда ничем не должен отличаться от их обычной поездки. Мы считаем своим достижением то, что во время переезда со скоростью более 500 км/ч даже при поворотах конструкция вагонов и сцеплений позволяет оператору не снижать скоростной уровень. Множество технологических измерений, проведенных за последние годы, показало, что для достижения рекордных на сегодняшний день скоростей необходимо работать не только с размерами колес и видами тележек, но и увеличивать напряжение сети до 30 кВ, так как стандартного напора в 25 кВ для такого поезда недостаточно», – отметил он. Совокупные исследования и работа позволили компании Alstom установить весной этого года новый мировой рекорд скорости – 574,8 км/ч.

…но проблемы остались

О том, что это направление перспективно в Европе и в России в том числе, говорит и интерес представителей компании Siemens AG, которая уже выиграла тендер на производство 8 вагонов для будущей скоростной ветки сообщения между Петербургом и Москвой. «Поставка таких поездов, безусловно, важна для развития скоростного движения, но для такого перегруженного направления, как сообщение между двумя крупными мегаполисами, этого мало. Кроме того, открытие скоростного движения заметно увеличит число пассажирских перевозок на линии. Поэтому необходимо проектировать в несколько раз больше составов подобного типа», – считает руководитель проекта сервисного обслуживания поездов Velaro RUS компании Siemens AG д-р Александр Латтка. С ним соглашается и директор по развитию нового бизнеса подразделения «Подвижной состав и Метро» компании Bombardier Transportation Флавио Канетти. «Мы ожидаем значительного роста числа проектов в области скоростного сообщения в России и намерены принять в них самое активное участие», – заверил он.

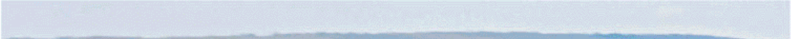
Двухэтажные инновации

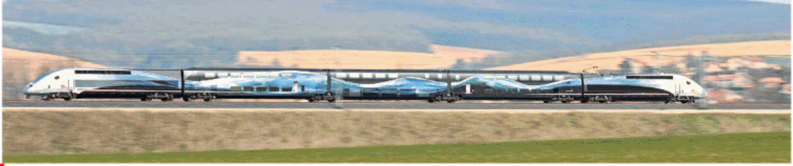
По словам Ф. Канетти, кроме высокоскоростного движения, где компания активно пользуется своими разработками в области аэродинамики, перспективным направлением является строительство комфортабельных двухэтажных вагонов. «Межобластные перевозки во всем мире активно внедряют составы из двухэтажных вагонов. Преимуществами здесь является 80%-ное увеличение количества посадочных мест, а также устойчивость и высокие стандарты безопасности», – подчеркнул Ф. Канетти. По его словам, последняя разработка компании Bombardier Transportation, которая скоро будет представлена на рынке, пополнит семейство двухэтажных вагонов. «Этот поезд будет ездить во Франции, и хотя он будет состоять всего из 8 вагонов, за счет широкой платформы и двух этажей в нем будет 500 сидячих мест и столько же стоячих», – сказал он.

Разработки в области аэродинамики используются и в концерне Finmeccanica. Результаты исследований позволили значительно снизить уровень шума в поездах, а также показали, что вытянутая носовая часть электропоездов нивелирует скорость встречного ветра. «Кроме того, мы стремимся повысить уровень обмена информацией между центром управления поездами и непосредственно составом для предотвращения возможных кризисных ситуаций», – рассказал старший вице-президент концерна Finmeccanica Марко Заничелли. По его словам, новые технологии и достижения на железных дорогах включают в том числе и развитие дополнительных услуг в вагонах, например услуги широкополосных каналов связи.

Меняем рынок на технологии

Впрочем, все эти разработки и технологии не смогут изменить ситуацию в российском трансмаше, если не будут создаваться СП, подытожил заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий Олег Трудов. «Наше машиностроение отстает на 10–15 лет от общемирового уровня. Но для того чтобы выйти на новые этапы развития, стране нужна кооперация, а не отверточное производство, которое уже практически загубило автомобилестроение», – заявил он. Российский рынок новой железнодорожной техники составит почти $7 млрд к 2015 году, прогнозируют эксперты ИПЕМ. То есть прирост составит почти 200% к сегодняшнему объему. Для сравнения: мировой рынок за этот же период прибавит всего 32–35%. Такую динамику роста эксперты прогнозируют, опираясь на выполнение пунктов принятой на днях Стратегии развития трансмаша. Ведь согласно ее основным положениям ОАО «РЖД» планирует закупить десятки тысяч различных видов подвижного состава. «Таким образом, Россия станет одним из наиболее емких среди мировых рынков потребления продукции трансмаша и предлагает гарантированные объемы сбыта в обмен на использование мировых наработок и технологий», – заключил он.





МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

ИНТЕРВЬЮ

EXPO 1520 daily

СЛАГАЕМЫЕ УСПЕШНОГО ПАРТНЕРСТВА

В РАМКАХ РАБОТЫ ИНТЕРВЬЮ-СТУДИИ «ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР», ОРГАНИЗОВАННОЙ РЕДАКЦИЕЙ ДЕЛОВОГО ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР», СОСТОЯЛАСЬ БЕСЕДА С ДИРЕКТОРОМ РЕЛЬСОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА BOMBARDIER TRANSPORTATION В РОССИИ НИКОЛАЕМ САННИКОВЫМ. ОН РАССКАЗАЛ ОБ ОПЫТЕ КОМПАНИИ В ОБЛАСТИ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ КАК НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, ТАК И ЗА РУБЕЖОМ.

– Николай Николаевич, как известно, у Bombardier Transportation накоплен богатый опыт создания совместных предприятий в сфере железнодорожного машиностроения, в том числе и в России...

– Действительно, наша компания является одной из ведущих в области создания железнодорожной техники и имеет серьезный опыт создания СП по всему миру. Уже более 10 лет Bombardier Transportation успешно работает на российском рынке железнодорожного машиностроения. У нас есть совместное предприятие в области производства железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) с Российскими

инжинирингового центра будут разрабатываться и другие виды подвижного состава для Российских железных дорог.

–Каковыосновныеконкурентныепреимущества Bombardier Transportation?

– Мне бы не хотелось говорить о конкуренции в привычном смысле этого слова. Современное высокотехнологичное производство основывается на несколько иных принципах. Если рассматривать развитие железнодорожной отрасли в Европе, то вряд ли получится вспомнить удачные высокотехнологичные проекты, разработчиком которых являлась бы только одна компания от начала до конца. Bombardier Transportation, равно как и другие крупнейшие игроки этого рынка – компании Siemens AG и Alstom, в настоящее время участвует в целом ряде совместных проектов.

– Какие возникают сложности во время сертификации новой продукции на территории РФ?

– Bombardier Transportation является первым западным производителем, который полностью сертифицировал компьютерные программы систем управления для локомотивов через сертификационные органы РФ. В процессе этой работы никаких проблем у нас вообще не возникало.

– Планирует ли компания расширять свое присутствие в России?

– Безусловно, в наши планы входит движение вперед на российском рынке. Мы хотим быть успешной компанией и при этом прекрасно осознаем, что это возможно только в том случае, если мы по-настоящему станем партнерами российской промышленности. Это ключевое отличие

скоростного движения на территории Европы. Мы являемся участником проекта TGV, большую часть которого реализует Alstom, а также весомым партнером Siemens AG в разработке всех поколений поездов IC – 1, 2 и 3. Кроме того, сейчас Bombardier Transportation предлагает собственный продукт, представленный два года назад на выставке в Милане. Это высокоскоростной поезд Zefiro, который вполне может заинтересовать ОАО «РЖД». При его проектировании учтен опыт компании, накопленный при создании таких поездов, эксплуатирующихся в настоящее время во многих странах. Так, Bombardier Transportation полностью или частично участвовала в создании 95% скоростных поездов, построенных для железных дорог Европы. Это, в частности, нашло отражение в прогрессивных технических решениях по токоприемникам, тележкам, электрооборудованию тягового привода, аппаратуре систем управления движением поездов. У Zefiro действительно огромные перспективы в будущем. Bombardier Transportation имеет очень большой опыт реализации проектов под ключ, однако даже если ОАО «РЖД» примет решение привлечь для реализации этого проекта несколько участников, мы готовы работать и в консорциуме. Хотя роль системного интегратора наша компания могла бы с успехом взять на себя...

– Какой путь развития Вы бы посоветовали выбрать российской стороне при реализации проекта высокоскоростного движения: взять за основу какой-то образец из уже существующих моделей или попытаться на основе комбинаций создать собственный продукт?

– Создание высокотехнологичной модели – процесс довольно кропотливый, но больше усилий занимает не его разработка, а подготовка готового продукта к серийному выпуску. Просчитать все особенности эксплуатации в тех или иных условиях крайне сложно. Успех проекта, созданного «с чистого листа», не может гарантировать даже самый профессиональный конструктор. В этой связи, думаю, что предпочтительнее все же выбрать хорошо проверенную, зарекомендовавшую себя базовую модель и от нее отталкиваться в последующей работе.

– Каковы Ваши впечатления от работы Салона и конференции?

– Замечательные. Салон EXPO 1520 должен стать регулярным. Мы с удовольствием будем принимать участие в нем и в будущем.

БЕСЕДОВАЛА ЕКАТЕРИНА ГЛАЗУНОВА

БИЗНЕС ДИАЛОГ

железными дорогами, которое было основано еще в 1996 году на базе Лосиноостровского электротехнического завода. Это СП в настоящее время обеспечивает самые успешные решения в области устройств сигнализации централизации и блокировки (СЦБ) железнодорожного транспорта. Около 5% всей сети дорог оснащено оборудованием СЦБ, произведенным при участии Bombardier Transportation.

В мае текущего года во время II Международного форума «Стратегическое партнерство 1520», проходившего в Сочи, было создано совместное предприятие концерна и ЗАО «Трансмашхолдинг». Мы считаем, что это очень важный проект для российского железнодорожного машиностроения, потому как такое сотрудничество на паритетных началах позволит внедрить в производство самые современные технологии. В рамках данного СП мы открываем в Москве инжиниринговый центр по разработке и выпуску самых современных решений в области создания тягового оборудования, в первую очередь электровозов. В дальнейшем на базе этого политики компании на международном рынке от идеологии наших конкурентов.

С этой позиции мы предлагаем самые современные решения при условии их локализации на территории РФ для удовлетворения существующих у РЖД потребностей. На сегодняшний день мы сделали целый ряд предложений как ОАО «РЖД», так и нашему партнеру – ЗАО «Трансмашхолдинг», касающихся различных видов подвижного состава, чье производство могло бы быть реализовано на территории РФ и предприятиях ЗАО «Трансмашхолдинг».

– Сейчас актуальность приобрела тема развития высокоскоростного движения в РФ. Bombardier Transportation, как и другие крупные производители, в состоянии принять самое активное участие в реализации проекта скоростной магистрали между Санкт-Петербургом и Москвой как в плане инфраструктуры, так и в плане подвижного состава. С какими предложениями к российской стороне могла бы выйти компания?

– Наш концерн принимал участие практически во всех проектах высоко-

ПРОСТРАНСТВО
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
УСПЕШНОГО
БИЗНЕСА

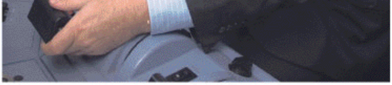
WWW.BUSINESSDIALOG.RU

ПЛОЩАДКА ДЛЯ ВСТРЕЧ И КОНТРАКТОВ

Деловые встречи и подписанные соглашения, острые вопросы и инновационные решения, осмотр экспонатов и презентация продукции, катание на поезде и вечерний прием: вчера в подмосковном городе Щербинке завершился второй день работы Международного салона техники и технологий EXPO 1520.

Громкое событие в мире транспортного машиностроения поймали на фотокамеру Михаил СТРИЖЕВСКИЙ и Вячеслав КЕЙЗЕРОВ.

EXPO 1520
РЖД



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРО
ПЕРСПЕКТИВЫ, ТЕХНОЛОГИИ, ПРИ
РЖД

ИСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
РЖД Российские железные доро

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ. ПЕРС
INTERNATIONAL
ВТБ

ВЕСТИ МОСКВА

EXPO 1520 daily

МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

РЫНОК ПОСТАВЩИКОВ

ДАЕШЬ СЕРВИС СО ЗНАКОМ КАЧЕСТВА!

На круглом столе «Современное сервисное обслуживание железнодорожной техники как одно из главных конкурентных преимуществ», который состоялся во второй день работы Международного салона железнодорожной техники и технологий EXPO 1520, встретились

(47 тыс. собственных вагонов) – произошло из-за эксплуатационных неисправностей, причем преимущественно колесных пар.

Особенно пристальное внимание при проведении сервисного обслуживания компания старается уделять соблюдению сроков и качеству ремонта. Например,

жайшее время в Россию со своим сервисом придет Siemens AG. В рамках договора, заключенного с ОАО «РЖД» на поставку 8 составов для высокоскоростного движения, компания планирует открыть три депо. «Плановые и внеплановые услуги по техническому обслуживанию будут оказываться в главном депо в Санкт-Петербурге, – рассказал д-р Александр Латтка, руководитель проекта сервисного обслуживания поездов Velaro RUS компании Siemens AG. – Оборотные депо в Москве и Н. Новгороде будут предназначены для проведения

ПОСТАВЩИКИ УСЛУГ И ИХ ПОТРЕБИТЕЛИ. ПРИЧЕМ ОАО «РЖД» ВЫСТУПИЛО КАК В ОДНОЙ РОЛИ, ТАК И В ДРУГОЙ.

Меньше отцепляем, больше ремонтируем

Не секрет, что основным потребителем продукции, представленной на Салоне, является ОАО «РЖД». Поэтому большое количество выступлений, прозвучавших на круглом столе, было рассчитано на привлечение внимания главного потребителя услуг. Так, вице-президент Schenk Process Петер Гролл рассказал о системах диагностики и мониторинга продукции транспортного машиностроения, которые применяет компания. Сергей Сурин, финансовый директор ГК InDeCs, поведал о преимуществах самогрунтующихся покрытий для железнодорожного подвижного состава. А директор ООО «НПП «Измерон-В» Михаил Бирюков представил разработанные на предприятии системы лазерного контроля и восстановления геометрии крупногабаритных изделий грузового железнодорожного транспорта.

В то же время в ходе круглого стола представители ОАО «РЖД», можно сказать, отчитались за тот сервис, который предоставляют сторонним организациям, в частности собственникам вагонов. Так, по словам первого заместителя начальника департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Сергея Калетина, за 8 месяцев текущего года в эксплуатационных депо компании произведен текущий отцепочный ремонт (ТОР) 82 тыс. приватных вагонов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост составил 4 тыс. Наибольшее количество отцепок в ТОР – 59% как сообщил Алексей Чуркин, начальник Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ) ОАО «РЖД», в 2006-м простои вагонов в ожидании ремонта по сравнению с предыдущим годом сократились на 8,4 ч., а время, затрачиваемое непосредственно на сам ремонт, – на 7,2 ч. Более того, в ТОР в прошлом году было отцеплено на 3764 вагона меньше, чем в 2005-м. «В 2007 году за счет повышения качества ремонта вагонов мы планируем на 10% сократить количество отцепок по технологическим неисправностям», – пообещал А. Чуркин. Приведенные цифры как нельзя лучше подтверждают мнение отраслевых экспертов о том, что в сфере ремонта грузовых вагонов наблюдаются положительные тенденции.

К нам едет Siemens

Существенное влияние на ситуацию в отрасли наверняка окажет и то, что в бли работ по оснащению и экипировке». Также А. Латтка сообщил, что поскольку первые поезда планируется запустить в начале 2010 года, то соответственно с этого времени начнется предусмотренный договором 30-летний срок техобслуживания, которое будет выполнять компания. Так как в России пока отсутствуют технологии, связанные с высокоскоростным движением, естественно, что данное событие будет носить беспрецедентный характер.

Подведя итоги, участники круглого стола согласились, что реализация этих проектов приведет к иной ситуации на рынке сервисных услуг. Во-первых, обострится конкуренция, во-вторых, появятся стимулирующие факторы для инвестиций в отрасль, что будет способствовать значительному повышению уровня сервисного обслуживания железнодорожной техники.

Ольга ГОРБУНОВА

РЫНОК ВЕЛИК, СТОЯТЬ НЕ ВЕЛИТ...

В РАМКАХ СТУДИИ «ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР» ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ ОСВЕТИЛИ ВЧЕРА ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ С ОАО «РЖД», ОТМЕТИВ КАК ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ, ТАК И ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ МОМЕНТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА С ОСНОВНЫМ ПОТРЕБИТЕЛЕМ ТРАНСМАША.

Как сказал директор петербургского станкозавода ТБС Александр Баркан, большие нарекания со стороны производителей вызывает сложившаяся система заказов и поставок. Обычно бывает так: больше полугода проводится тендер, а в течение нескольких оставшихся месяцев победитель конкурса напряженно старается успеть выполнить заказ. «При той бюрократии и, чего греха таить, коррупции тендер надо проводить не в тот год, когда планируется выполнить заказ, а загодя. Хотите получить продукцию в 2008-м – проводите конкурс в 2007-м», – говорит А. Баркан. Это мнение разделяет и начальник отдела развития продаж компании «ТатПроф» Александр Чиркин, отметивший, что в ОАО «РЖД» сегодня действует не вполне прозрачная система закупок, и цена в тендерах становится неким самодовлеющим фактором. «Это несерьезный подход, надо от него отказываться», – убежден эксперт. По его словам, в настоящее время производители и так уделяют значительное внимание вопросам снижения себестоимости продукции, например, в программе развития «ТатПроф» до 2010 года это направление названо приоритетным. «Мы знаем все негативные стороны существующего тендерного подхода, но нас они пока не коснулись», – признался генеральный директор компании «Синара – Транспортные машины» Евгений Копеин.

Здесь же уместно привести слова и.о. начальника бюро маркетинга вагоностроения ФГУП «ПО «Уралвагонзавод» Михаила Бойко, который отметил, что рост цен на продукцию во многом обусловлен и ее постоянным совершенствованием.

Новые разработки

Есть в системе заказов и позитивные изменения, считает Е. Копеин: ОАО «РЖД» переходит на международную практику, когда заказчик не просто говорит: мне надо сто локомотивов, а обозначает при этом конкретные параметры, дает техническое задание. Яркий пример тому - договор с Российскими железными дорогами, подписанный холдингом «Синара» и предполагающий поставку 25 двухсекционных локомотивов. Еще один пример: сегодня по заказу ОАО «РЖД» компания «Синара – Транспортные машины» совместно с «Трансмашхолдингом» разрабатывает машину с асинхронным типом привода.

Кроме того, сообщил генеральный директор компании Transolutions Маркус Монтенекурт: в ближайшие два месяца будут представлены новые тележки с нагрузкой до 27 тонн на ось. По его словам, в Transolutions сделана ставка на внедрение новых технологий для тяжеловесных перевозок, в частности ведутся разработки тележки с осевой нагрузкой до 32 тонн. Отвечая на вопрос об особенностях работы в России, М. Монтенекурт отметил, что часто встречается определенный консерватизм, связанный с тем, что главный инженер того или иного предприятия, привыкнув за годы к одной технике, не хочет переходить на другую.

Перестройка или снос – вот вопрос!

По мнению А. Баркана, ОАО «РЖД» сегодня практически не уделяет внимания поддержке и развитию станко- и приборостроения, притом что этот вопрос неоднократно обсуждался на заседаниях Правительства РФ. В 2006 году в общем объеме выполняемых предприятием заказов на ОАО «РЖД» приходилось 30%. Заказчиками завода являются железные дороги Беларуси и Казахстана, а также многие дороги – филиалы РЖД. Только на Октябрьской ветке ежесуточно эксплуатируется около 200 тыс. колесных пар. Чтобы обеспечить их плановый ремонт, в круглосуточном режиме работают специальные колесотокарные станки, являющиеся сердцевиной технологии как вагонных, так и локомотивных депо. Однако моральный и физический износ этого оборудования давно стал серьезной проблемой. В мире есть колесотокарные станки нового поколения, но их установка в существующие депо невозможна без перестройки структуры последних, сетует А. Баркан. В результате на сети железных дорог созрела острая потребность в переоснащении пунктов технического обслуживания локомотивов и базовых локомотивов новыми современными металлорежущими станками для обработки профилей колесных пар локомотивов без выкатки.

Иван СЕРГЕЕВ

Организатор форума: «Бизнес Диалог»
105066, Москва, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Тел.: (8495) 221-21-09, 221-22-09

Над 1520-Daily работала выездная бригада журнала
РЖД–Партнер:
О. Горбунова, М. Шевченко, Е. Глазунова,
И. Ступаченко, И. Денисенко
Дизайн и верстка: К. Шаров, Л. Яуфман
Корректура: А. Ерёмина
Фото: В. Сычев

Отпечатано в ООО «ИД «МедиаПресса»
125993, Москва, ул. Правды, д. 24, стр. 1
Тел.: 257-44-04, 257-46-22; факс: 251-74-02
Тираж: 999 экз.
Распространяется бесплатно

Заказ № 72160

КЛАССИКА В НОВОМ ФОРМАТЕ

Неспешный паровоз, салон-вагоны в стиле 40–50-х годов. Какого века? Выбирайте на свой вкус – XIX или XX. Одетые по моде того времени проводники и персонал ресторана. Вид за окном из шикарного смотрового вагона – опять же на выбор. Равно как и меню. Вы – пассажир одного из знаменитых брендовых поездов мира, мода на путешествие в которых сегодня снова на пике, как и несколько десятилетий назад.

В прошлое на поезде

С появлением железных дорог и до момента массового развития гражданской авиации путешествие на поезде было именно путешествием, а не просто поездкой, как сегодня. Многие поезда работали в сегменте, если говорить на современном языке, «премиум» – с интерьерами, меню и уровнем обслуживания хорошего отеля для высшего сословия. Собственно, вагоны того времени удобнее всего окрестить как раз отелями, разве что на колесах.

Массовый спрос на услуги железнодорожного транспорта, как и социальные изменения в общественном устройстве, поменял облик пассажирских поездов, превратив их в стандартные средства передвижения. Шик остался лишь в виде экскурсионно-прогулочных туристических составов. Вот наиболее интересные из оставшихся «могикан» – носителей и духа, и железнодорожной культуры своих эпох. Итак, отправимся в путешествие.

GrandLuxe: добро пожаловать в Большой каньон

Картинка из голливудского фильма 1940–1950-х годов: GrandLuxe бороздит просторы США в районе Большого каньона, тихоокеанского побережья, четырех национальных парков, Большого северо-западного национального парка и других живописных мест. Собранные по музеям и частным коллекциям винтажные сине-золотые вагоны, построенные для различных железнодорожных компаний в 1948–1958 годах, полностью реставрированы и объединены в единый состав в 2006-м. Богатые теплые тона красного дерева, инкрустированные детали интерьера, выполненные в меди, расписные потолки отсылают к эпохе, когда путешествие на поезде было роскошным, увлекательным и в какой-то степени авантюрным. Стоимость модернизации одного такого вагона составляет $1 млн. Впрочем, о современных достижениях, например системах кондиционирования, энергоснабжения и безопасности, реставраторы американских вагонов не забыли. Классика классикой, а сегодняшний турист не представляет сегмент luxury без комфорта и приятного лет. Последний вагон в этом составе под названием «Нью-Йорк» – смотровой, двухэтажный. Стены верхней «палубы» выполнены в стекле, что дает 360-градусный обзор местности, по которой проходит поезд. Глянцевые панели из красного дерева, стройные и плавные линии интерьера, шикарные обитые кресла, поворачивающиеся во все стороны кресла-качалки, приятная музыка, игровые столы и постоянно меняющийся пейзаж за окном – такого не может предложить ни отель, ни морской круиз, ни поездка на даже самом комфортабельном автобусе.

Меню здесь меняется вместе с пейзажем – и это не метафора: выбор блюд в тот или иной день в действительности зависит от того, какой регион Америки поезд пересекает в данный момент. Шеф-повар угощает пассажиров изысками местной кухни. Самые популярные маршруты сегодня – это Вашингтон – Флорида, Лос-Анджелес – Чикаго и Чикаго – Сан-Франциско. Стоит отметить, что устроители поездки проводят для пассажиров лекции по разным темам, в первую очередь по истории и этнографии страны, конкретная тематика зависит от выбранного тура. В силу этого путешествия на таких поездах имеют свою собственную уникальную рыночную нишу.

Majestic Imperator Train de Luxe: в гостях у Его Величества Франца-Иосифа I

Не меньшей популярностью на дорогах Европы пользуются и поезда европейских императорских фамилий. Один из самых популярных – состав императора Австро-Венгрии Франца-Иосифа I.

Конец XIX века, преддверие Первой мировой войны – Европа живет будто накануне конца света. На роскоши не экономят, члены королевских и императорских домов старой Европы с комфортом путешествуют на поездах без оглядки на затраты. Да и тогдашний европейский политический пейзаж требовал частых визитов на высшем дипломатическом уровне, поэтому не удивительно, что большинство правящих династий располагали собственным, как сейчас бы сказали, парком шикарных вагонов. Так, в 1991 году в Австрии был воссоздан зна- The Waggon and Tender Company Franz Ringhoffer&Smichow of Prague построила знаменитый поезд, который, к сожалению, был разрушен во время последующих мировых войн. Единственный уцелевший вагон можно посмотреть в Техническом музее Праги.

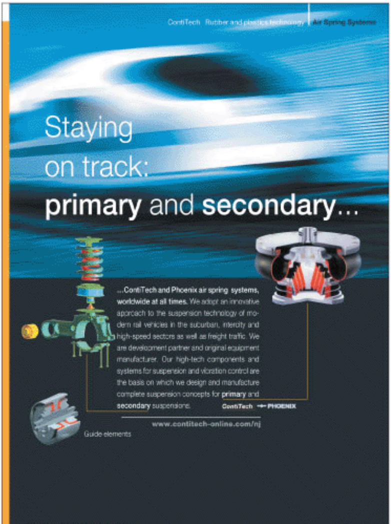
Воссозданный состав был выполнен как точная копия утраченного с набором ряда аутентичных деталей, например, занавески императорской ложи из Венской государственной оперы, скатерти из императорского дома, зеркала императрицы Элизабет. Всего в составе было шесть вагонов – Ambassador, Salon Elisabeth, Equipage, Excelsior, Salon I и Fourgon.

Поэт – Пушкин, планета – Земля, поезд – Orient Express

«Восточный экспресс», как и его многие собратья, в 60-х годах XX века был отправлен на запасной путь истории. Вернула его из небытия, хоть и косвенным путем, Агата Кристи, как это ни парадоксально звучит. По ее детективу «Убийство в «Восточном экспрессе» режиссер Сидни Лютмен в 70-х годах решил снять одноименный фильм. Кинокомпания приобрела два вагона, построенных в 20-х и эксплуатировавшихся на линии между Лондоном и Венецией до 1939 года. После съемок они были проданы с аукциона, а покупатель за $16 млн собрал по всему континенту еще 35 вагонов. И в 1982 году Orient Express родился второй раз.

По своему традиционному маршруту Париж – Стамбул самый знаменитый поезд в мире отправился в 1883 году. Мужчинам полагалось иметь при себе оружие, а женщинам – спать одетыми: впервые железнодорожный состав отправлялся в путешествие между двумя континентами, путь обещал не только приятное времяпрепровождение, но и возможное нападение бандитов, а то и снежные заносы. Спроектированный американцем Джорджем Пульманом и построенный бельгийским инженером Жоржем Нагельмакерсом поезд в 1889-м преодолевал расстояние в 3000 км за 67 часов, развивая огромную по меркам того времени скорость – 50 км/ч. Помимо турецкого направления популярными маршрутами были Лондон – Венеция, Париж – Вена и Москва – Пекин. Если верить журналу Hidden Europe, «тот самый» настоящий, аутентичный «Восточный экспресс» сегодня перевозит пассажиров между Парижем и Веной.

Иван АЛЕКСАНДРОВ


ContiTech Rubber and plastics technology
Air Spring Systems
Staying on track: primary and secondary...
Guide elements
ContiTech
PHOENIX
...ContiTech and Phoenix air spring systems, worldwide at all times. We adopt an innovative approach to the suspension technology of modern rail vehicles in the suburban, intercity and high-speed sectors as well as freight traffic. We are development partner and original equipment manufacturer. Our high-tech components and systems for suspension and vibration control are the basis on which we design and manufacture complete suspension concepts for primary and secondary suspensions.

www.contitech-online.com/nj

фортепианного сопровождения.

Самые большие купе – Gold Suites, Classic Presidential Suites и Grand Suites – имеют две нижние полки, душ и туа-

менитый Majestic Imperator Train de Luxe – прообраз существовавшего в начале века состава императора Австро-Венгрии Франца-Иосифа I. По его желанию

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
D-30165 Hannover
railway_suspension_parts@s.contitech.de
Continental
CONTITECH

1520 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ **«СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН»**

ФЕВРАЛЬ 2008, ЛАТВИЯ, РИГА, REVAL HOTEL LATVIA

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ФОРУМЫ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520» ПРОВОДЯТСЯ В ПЕРИОД МЕЖДУ ЕЖЕГОДНЫМИ ВСТРЕЧАМИ В СОЧИ И ПРИЗВАНЫ СПОСОБСТВОВАТЬ СОХРАНЕНИЮ, УСТАНОВЛЕНИЮ И РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СВЯЗЕЙ В ЧЕТЫРЕХ МАКРОРЕГИОНАХ «ПРОСТРАНСТВА 1520»: БАЛТИЯ, ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА, КАВКАЗ И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ.

В ДЕКАБРЕ 2006 ГОДА В Г. АЛМАТЫ (КАЗАХСТАН) ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ»

«Международный региональный бизнес-форум «Стратегическое Партнерство 1520: Центральная Азия» – очередное доказательство востребованности современной площадки для обсуждения проблем развития транспортно-логистического бизнеса как на всем «пространстве 1520», так и в отдельных его частях»

ВЛАДИМИР ЯКУНИН, ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

МЫ ПРИГЛАШАЕМ ВАС В РИГУ И ГАРАНТИРУЕМ:

ВЫСОКИЙ СТАТУС АУДИТОРИИ!

НАШИ ГОСТИ – ЛИДЕРЫ:

- НАЦИОНАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ
- КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ
- ФИНАНСОВЫХ И ИНВЕСТИЦИОННЫХ КОМПАНИЙ
- КОМПАНИЙ-ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ
- КОМПАНИЙ – ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ТРАНСПОРТА
- ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ

ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ТЕМЫ ФОРУМА:

- БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН В СИСТЕМЕ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ: ОТ КОНКУРЕНЦИИ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
- ПОСТРОЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА: КАК СОЗДАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ СЕРВИС?
- ИНВЕСТИЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СИСТЕМ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА: ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА: ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ
- КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ: КАК ПРИВЛЕЧЬ ГРУЗЫ?
- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ

ТРАДИЦИИ ДЕЛОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА!

- ПАНЕЛЬНЫЕ ДИСКУССИИ И КРУГЛЫЕ СТОЛЫ ПО САМЫМ АКТУАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА
- ОТКРЫТЫЕ ДИАЛОГИ СО СПИКЕРАМИ
- ПОДПИСАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОГЛАШЕНИЙ И ДОГОВОРОВ
- МИНИ-ВЫСТАВКА
- ВСТРЕЧИ СО СМИ
- МЕРОПРИЯТИЯ «БЕЗ ГАЛСТУКА»

WWW.FORUM1520.RU

ДО ВСТРЕЧИ В РИГЕ!

ОРГАНИЗАТОР БИЗНЕС ДИАЛОГ