

EXPO 1520: ХРОНИКА ДОСТИЖЕНИЙ

СПЕЦВЫПУСК





2-5 СЕНТЯБРЯ 2015

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ»
Россия, г. Москва, Щербинка

ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ



Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Международный партнер



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Партнер



Спонсор регистрации



При поддержке



Торговый дом РЖД

Генеральные информационные партнеры



Организатор



+7 (495) 988-18-00
www.expo1520.ru

*Уважаемые читатели журнала «Техника железных дорог»
и гости V Международного салона Ехро 1520!*

Рад представить вашему вниманию специальное приложение к журналу, приуроченное к юбилейному Салону железнодорожной техники и технологий Ехро 1520, который уже на протяжении 8 лет является главным событием железнодорожной отрасли России и СНГ, настоящим праздником железных дорог!

Первый салон 2007 года и салон этого года – это совершенно разный уровень мероприятий. За эти годы количество стран-участниц увеличилось более чем в 2 раза, а количество посетителей выросло втрое! С 2011 года на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ проходит динамическая экспозиция подвижного состава: на прошлом Салоне в 2013 году в данной части выставки приняло участие 53 действующих моделей подвижного состава – от легендарных паровозов до самых современных единиц техники. Отмечу, что многие отечественные разработки, впервые представляемые в рамках Ехро 1520, активно внедряются на железнодорожном транспорте не только на территории России, но и за ее пределами. Электровозы 2ЭС7 и ЭП20, газотурбовоз ГТ1h, газотепловоз ТЭМ19 – все они были впервые представлены публике именно в Щербинке.

Особого внимания достойна деловая программа Салона – за прошедшие годы на Ехро 1520 было подписано несколько десятков знаковых соглашений на миллиарды рублей. Конференция, традиционно проходящая в рамках мероприятия, собирает всех ключевых представителей отрасли – производителей подвижного состава и комплектующих, потребителей, регуляторов – и ее повестка всегда включает наиболее актуальные вопросы. Так, в этом году в рамках Ехро 1520 будут обсуждены вопросы импортозамещения, информационной безопасности, спроса на подвижной состав для железных дорог и городских рельсовых систем.

В этом приложении – хронология всех значимых событий, презентаций, соглашений, которые произошли на четырех предыдущих Салонах. Уверен, что в этом году Салон поставит новые рекорды, будет насыщенным, ярким, конструктивным и даст толчок для новых прорывов в железнодорожной отрасли!

*В.А. Гапанович,
старший вице-президент
по инновационному развитию –
главный инженер ОАО «РЖД»,
президент НП «ОПЖТ»*



2007 год: воодушевляющий старт

Ведущие промышленные предприятия из 12 стран.

Представлено более 40 образцов нового подвижного состава.

Свыше 400 компаний.

Участие в деловой части приняли более 500 человек.

Владимир Якунин и Валентин Гапанович на открытии Салона

Дни с 19 по 22 сентября 2007 года запомнились железнодорожной отрасли первым Международным салоном Expo 1520, прошедшим в подмосковной Щербинке. Именно Экспериментальный полигон ВНИИЖТ благодаря своим размерам и духу научно-технической мысли стал его постоянной площадкой. Ответное мероприятие на пространстве «колеи 1520» на крупнейшую железнодорожную выставку Европы – InnoTrans в Берлине – связано с тем, что нашей отрасли была необходима единая авторитетная выставочная площадка, которая могла бы поспособствовать сближению производителей и потребителей техники, инициировать более тесное сотрудничество заводов. Состояние отрасли требовало усиления работы предприятий по повышению качества продукции, улучшению характеристик подвижного состава, внедрению инновационных технологий. Кроме того, салон Expo 1520 преследовал цель – способствовать вхождению России в мировое экономическое сообщество и создавать благоприятные условия для взаимовыгодно-

го сотрудничества отечественных и иностранных производителей, поставщиков оборудования и услуг.

В тот год правительством были одобрены Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 года и тесно взаимосвязанная с ней Стратегия развития транспортного машиностроения до 2015 года. «Мы готовы выдвинуть обоснованные требования к машиностроителям на долгосрочную перспективу, заключать долгосрочные контракты не только на поставку уже существующей техники, но и на технику нового поколения с учетом ее разработки: это одна из важнейших основ для продуктивного развития как железнодорожного транспорта, так и всего промышленного комплекса», – заявил тогда президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Соблюдая интересы пассажиров и грузовладельцев, учитывая важность повышения конкурентоспособности и эффективности в условиях глобализации, быстро растущего международного товарооборота, широкой интеграции производства, а также изношенности подвижного состава созрела необходимость в качественном обновлении техники и технологической железнодорожной системы 1520 мм.

Кроме того, салон Expo 1520 был задуман, чтобы наладить диалог между производителями и потребителями машиностроительной продукции. Для достижения всех этих задач были привлечены представители государственных регулирующих органов. Именно их вовлечение в дискуссию должно было помочь укреплению всесторонних





связей между ними и всеми участниками рынка.

Начиная уже с 2007 года, салон Expo 1520 стал площадкой для подписания многих значимых контрактов на «пространстве 1520», которые свидетельствовали и свидетельствуют о притоке инвестиций в отрасль.

Так, в 2007 году между ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и ОАО «РЖД» был подписан контракт на поставку в течение трех лет 40 000 грузовых вагонов. Стоимость контракта – 68 млрд руб. «Подписание трехлетнего контракта на поставку грузовых вагонов является по-настоящему значительным событием в масштабах российской экономики, – сообщил Владимир Якунин после церемонии его подписания. – Контракт заключен на выгодных условиях и позволит на 70-80% закрыть потребности РЖД в приобретении полувагонов».

Также ОАО «РЖД» заключило соглашение с ЗАО «Трансмашхолдинг» на поставку 109 грузовых магистральных электровозов Э5К и 103 пассажирских электровозов постоянного тока ЭП2К до 2010 года. Стоимость – 13 млрд руб. Как отмечали стороны, новый отечественный электровоз ЭП2К должен был прийти на замену выработавших свой срок службы чехословацких электровозов ЧС2.

Нашлось место на Салоне и международным соглашениям: так,

между ОАО «РЖД» и компанией SKF было подписано соглашение о взаимовыгодном сотрудничестве.

В рамках первого Expo 1520 состоялась специализированная выставка оборудования, технологий инфраструктуры, услуг и логистики железнодорожной индустрии. Кроме того, в первый раз прошла конференция, посвященная наиболее актуальным вопросам развития железнодорожного сектора и транспортно-машиностроения.

Сейчас по одному из них – «Дизелестроение автономного подвижного состава» – уже можно подводить итоги: результаты данной дискуссии вылились в принятие в рамках Федеральной целевой программы «Национальная технологическая база» подпрограммы «Создание и организация производства в Российской Федерации в 2011-2015 годах дизельных двигателей и их компонентов нового поколения», по которой производители уже в прошлом году представили новые модели дизельных двигателей. А тогда, 8 лет назад, только поднимались вопросы технических требований к дизелям нового поколения для тепловозов, дизель-поездов и рельсовых автобусов, необходимости внедрения технологий, повышающих экологические показатели железнодорожного транспорта. Ⓜ

Подписания на Expo 1520. Председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг» Дмитрий Комиссаров, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, генеральный директор ОАО «НПК «Уралвагонзавод» Николай Малых (слева направо)

Возможность увидеть, сравнить и выбрать для себя подвижной состав из разных стран.

В рамках Салона состоялся совместный Совет главных инженеров железных дорог стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Общая экспозиционная площадь, включая размещение техники на рельсовом полотне, – 5 000 м².

2009 ГОД: ДУХ ВОЗРОЖДЕНИЯ



Выступление первого вице-преьера Правительства РФ Сергея Иванова на пленарном заседании

Второй салон Expo 1520 состоялся через 2 года – в сентябре 2009 года. Как отметил на его открытии президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, посетителям предлагалось самостоятельно оценить динамику развития транспортного машиностроения на протяжении двух последних лет.

Позицию государства по вопросам развития железнодорожного транспорта в непростое для экономики время выразил, открывая заседание, первый вице-премьер Правительства РФ Сергей Иванов. «Глобальный экономический кризис, усиление конкуренции на транспортном рынке, повышение требований к качеству услуг и при этом снижение цены на них ставит перед железнодорожным транспортом России задачу повышения эффективности работы», – отметил он. Сергей Иванов сравнил влияние кризиса на железнодорожную отрасль с холодным душем, который обнажил необходимость решения целого ряда проблем. Среди них – масштабное физическое и моральное старение основных фондов, территориальная диспропорция загрузки транспортной сети, техническое и технологическое отставание по сравнению с уровнем развитых стран, а также снижение конкурентных преимуществ транзитных путей в условиях роста инвестиций в них в сопредельных государствах, в пер-

вую очередь Китае и Казахстане. «Мы уже начали сталкиваться с ситуацией, когда поезд ушел и, к сожалению, не по российским железным дорогам», – сказал вице-премьер.

Для привлечения необходимых отечественному транспортному машиностроению ресурсов Владимир Якунин предложил придать программе развития отрасли статус национального проекта. После многолетнего спада темпов обновления подвижного состава в 2008 году ОАО «РЖД» вновь нашло возможность увеличить инвестиции в обновление подвижного состава, размещая при этом заказы в основном на отечественных предприятиях. Однако в 2009 году, по словам главы ОАО «РЖД», в непростых макроэкономических условиях инвестиционная программа компании свелась практически к уровню амортизации: так, в I полугодии ОАО «РЖД» было закуплено 183 новых локомотива, 381 пассажирский вагон, 319 единиц мотор-вагонного подвижного состава, а также приобретено порядка 7 тыс. грузовых вагонов – это около 70% от общего объема российского производства, но существенно ниже уровня 2008 года. Дальнейшая работа конференции разделилась на отдельные дискуссионные площадки, центральная из которых была посвящена стратегии развития железнодорожного машиностроения в условиях экономического кризиса. В рамках данной дискуссии были определены актуальные задачи развития отрасли на ближайшую перспективу: стимулировать рост государственной поддержки НИОКР, перейти к ценообразованию на железнодорожную технику на основе стоимости жизненного цикла, активизировать работы по повышению качества отечественной техники и комплектующих.

Другие дискуссии были посвящены не менее злободневным вопросам:

Количество экспонатов – 82.

Количество посетителей Салона – 10 317.

Количество посетивших специалистов – 6 847.

повышению технического уровня производства подвижного состава и комплектующих, развитию инжиниринга, внедрению информационных технологий и инновационных методов сокращения капитальных вложений.

Однако, несмотря на кризисные условия, экспозиция Expo 1520 в 2009 году была существенно шире, чем за 2 года до этого, а главное – включала в себя ряд новинок, которые уже с этого года начали существенно менять вид железнодорожного транспорта в России.

Главным событием Салона стал высокоскоростной поезд Velaro RUS, который был впервые представлен отечественной публике. Получивший имя «Сапсан» в честь самой быстрой птицы в мире, поезд в декабре 2009 года начал курсировать между Москвой и Петербургом, сократив время поездки до 4 часов и кардинально преобразив транспортное сообщение между городами.


Тверской вагоностроительный завод продемонстрировал уникальный двухэтажный пассажирский спальный вагон, аналогов которому до сих пор нет нигде в мире. Также завод представил и иные разработки в сфере пассажирских вагонов. Другое предприятие ЗАО «Трансмашхолдинг» – Брянский машиностроительный завод – сов-



местно с ЗАО «Русагротранс» включило в экспозицию новый вагон-зерновоз с увеличенным на 20% объемом кузова. Это был первый вагон-зерновоз, выпущенный российским производителем за последние 16 лет в массовой партии и призванный заменить стремительно стареющий парк специализированных вагонов.

Символ возрождения транспортного машиностроения России – Тихвинский вагоностроительный завод, строительство которого началось только за год до Салона, – представил первые опытные образцы грузовых вагонов, обладающих большей грузоподъемностью, чем существовавшие на тот момент модели.

Именно в 2009 году все активнее начал заявлять о себе новый игрок рынка локомотивостроения – ЗАО «Синара – Транспортные машины» и его завод в Верхней Пышме. В рамках Салона им были продемонстрированы магистральный грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС6 и модернизированный тепловоз с электропередачей ТЭМ7А.

Интерес иностранных производителей к российскому рынку стал переходить в практическую плоскость – на Салоне было немало стендов иностранных компаний. Таким образом, несмотря на экономические сложности, Expo 1520 в 2009 году был наполнен духом возрождения отечественного транспортного машиностроения и железнодорожного транспорта. 

Электropоезд Velaro RUS («Сапсан») на путях экспериментального кольца

Количество стран-участниц – 20.

Участников конференции – 891.

Внешний облик двухэтажного пассажирского вагона дальнего следования, произведенного Тверским вагоностроительным заводом (ТВЗ)



2011 год: время рекордов

Количество посетителей – 14 250.

В статической экспозиции были представлены 52 единицы натуральных образцов техники.

В 2011 году III международный салон Expo 1520 уже стал восприниматься как традиционное и обязательное к посещению мероприятие для всех специалистов железнодорожной отрасли. Цели Салона оставались все теми же – налаживание диалога между производителями и потребителями железнодорожной техники, привлечение инвестиций в отрасль, создание условий для повышения качества и конкурентоспособности российской железнодорожной техники. В выходные дни экспериментальное кольцо ВНИИЖТ было открыто для посещения всеми желающими, кто интересуется историей железнодорожного транспорта, техникой сегодняшнего и завтрашнего дня.

Гостям Салона на экспозиции было представлено более 50 единиц железнодорожного подвижного состава. Премьера Салона – долгожданный двухсистемный электровоз ЭП20, результат совместной работы специалистов

ЗАО «Трансмашхолдинг» и французской компании Alstom. «Это итог того, что было сделано российскими машиностроителями за последние два года, и это та техника, которая может стать будущим железнодорожного транспорта», – отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в своей приветственной речи на открытии Салона.

Также глава компании указал, что географическое положение России – между Европой и Азией – позволяет ей претендовать на важную роль в мировой экономике, и именно поэтому необходимо более активно использовать этот потенциал. «ОАО «РЖД» заинтересовано в развитии региональных промышленных центров в качестве перевозчика и крупнейшего потребителя продукции отечественного производства, в том числе продукции локализованного в России производства мировых лидеров транспортного машиностроения», – отметил Владимир Якунин на пленарном

Двухсистемный скоростной электровоз ЭП20 (слева)

Электropоезд ЭД4М-500 (справа)



заседании конференции, которая также по традиции состоялась в рамках Expo 1520.

В завершение пленарного заседания было подписано крупнейшее соглашение за всю историю Expo 1520: Владимир Якунин вместе с президентом ЗАО «Группа Синара» Дмитрием Пумпянским и председателем правления Siemens Петером Лешером подписали контракт на поставку ОАО «РЖД» 1 200 вагонов электропоездов Desiro RUS («Ласточка») с 2015 по 2020 год. Общая его стоимость составила более 2 млрд евро. В соответствии с контрактом уровень локализации производства поездов на заводе в Верхней Пышме должен был быть доведен до 80%. В кооперационных поставках комплектующих компонентов планировалось участие более 80 предприятий российской промышленности. Сегодня «Ласточки» уже связывают многие города России, поезд был одним из символов зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 году.

Другое крупное соглашение было подписано между ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и ОАО «Вторая



грузовая компания» – о предварительной договоренности на поставку 40 тыс. вагонов на сумму более 126 млрд руб.

Но этот Салон запомнился в первую очередь, не контрактами, а динамической экспозицией. Впервые его посетители смогли наблюдать парад железнодорожной техники, когда друг за другом по экспериментальному кольцу проследовали десятки единиц техники – от паровозов до современных моделей.

В начале парада особого внимания удостоились «ветераны

Главный контракт Салона на поставку 1 200 вагонов электропоездов «Ласточка»: председатель правления Siemens Петер Лешер, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, президент ЗАО «Группа Синара» Дмитрий Пумпянский (слева направо)



Динамическая экспозиция: страницы истории локомотивостроения России

В динамической экспозиции было представлено 16 единиц натуральных образцов техники в движении.



Грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом (слева)

Газотурбовоз ГТ1 (справа)




20 стран-
участниц.

891 участник
конференции.

железных дорог» – паровозы, которые вызвали у гостей колоссальный интерес. По кольцу проследовали грузовой паровоз серии ЭУ (выпускался с 1912 по 1957 год), который был выпущен в количестве более 11 тыс. штук, грузовой паровоз серии Л, производимый с 1945 по 1955 год (выпущено 4 199 машин), а также пассажирский паровоз П36 (одна из 251 машин), который был построен с 1950 по 1956 год. Однако если паровозами серий Э и Л железнодорожников не удивишь, то пришедший из Златоуста П36 вызвал бурю восторга, ведь это – паровоз-легенда, самая совершенная и одновременно последняя модель отечественного паровозостроения. Именно паровозы этой серии ходили в составе поезда «Красная стрела» вплоть до 1957 года, ускорив график с 11 до современных 9 часов, развивая скорость до 120 км/ч.

Далее на параде проследовала современная техника: грузовой электровоз серии 2ЭС10, пассажирский тепловоз серии ТЭП70Б, грузовой электровоз серии 2ЭС4К, грузовой тепловоз серии 2ТЭ25А, маневровые тепловозы, путевая техника.

Завершил показ газотурбовоз ГТ1 – первый в мире газотурбинный локомотив, работающий на сжиженном газе. Участникам и гостям Салона продемонстрировали самый длинный и тяжелый товарный состав на одиночной тяге в мире, ведомый ГТ1. Длина рекордного состава – 2 053 м, а вес – 16 тыс. т. Насколько это много, посетители Салона могли увидеть своими глазами: ГТ1 протянул по кольцу 180-вагонный состав, проход которого занял около семи минут. На глазах участников салона был установлен новый мировой рекорд, который внесен в Книгу рекордов Гиннеса. Первую секцию газотурбовоза занимает резервуар с топливом, а во втором – турбина и силовой блок. Такой локомотив позволяет развивать небывалую мощность (8,3 МВт) и тянуть состав весом в 18 тыс. т, что является мировым рекордом для одиночного локомотива.

Насыщенная программа экспозиции и деловых дискуссий ни у кого не оставила сомнений – салон Expo 1520 стал по-настоящему основным событием железнодорожной отрасли в странах СНГ и одним из ключевых в мире. 

2013 год: в эпицентре железнодорожных событий

IV международный салон Expo 1520 не уместился в ставшие традиционными в 2009 и 2011 годах два дня деловой программы. Он расширился до трех дней плотного графика, насыщенных дискуссиями, презентациями, подписаниями, и двух дней открытых дверей для всех гостей. Именно в этом году был поставлен мировой рекорд по самому большому числу железнодорожных экспонатов, выставленных на территории Восточной Европы и стран СНГ, – 127 единиц техники.

За три дня прошло более 20 тематических круглых столов, сессий, дискуссий, экспертных диалогов, в ходе которых представители отечественного и зарубежного железнодорожного машиностроения охватили широкий спектр профессиональных вопросов, оценивая текущее положение дел в каждой конкретной сфере производства железнодорожной техники.

На пленарном заседании Владимир Якунин обозначил приоритет-

ные направления развития отрасли: реконструкцию БАМа и Транссиба, строительство ВСМ Москва – Казань и др. Такие амбициозные проекты и активная инновационная деятельность ОАО «РЖД» поставили серьезные задачи перед отраслью транспортного машиностроения. «С 2007 по 2012 год объемы производства в целом в машиностроительных отраслях выросли в денежном выражении в 1,9 раза, в то время как в железнодорожном машиностроении – почти в 2,9 раза», – отметил президент ОАО «РЖД». Он указал, что в 2013 году планы по закупкам локомотивов были максимальными с момента создания компании – 803 единицы. При этом ОАО «РЖД» в своей закупочной политике, как было тогда объявлено, продолжает ориентироваться на продукцию отечественных предприятий.

Однако важной задачей оставалось довести российский подвижной состав до высокого уровня международных требований, что

Участие приняли более 330 компаний-экспонентов.



Выступление Валентина Гапановича на пленарном заседании



Подписание соглашения между IRIS Group и ФГУП «Стандартинформ»

требовало наличия доступных кредитных средств для перехода к производству новой продукции. Как сказал заместитель генерального директора ОАО «НПК «Уралвагонзавод» Андрей Шленский, для этого необходимы устойчивый рынок продукции железнодорожного машиностроения и комплексная государственная политика по поддержке отечественных производителей. Одной из основных мер поддержки российского железнодорожного машиностроения он назвал стимулирование иностран-

ных производителей к передаче технологий и локализации продукции. Иностранные представители, в свою очередь, заявили, что готовы локализовывать продукцию при наличии значительного заказа на подвижной состав.

Повышение качества продукции тесно связано с процессом сертификации производств. В рамках дискуссии «Глобализация железнодорожного машиностроения: производители в системе новых бизнес-отношений» Валентин Гапанович сообщил о новом статусе русского языка для европейского железнодорожного стандарта IRIS, который он приобрел наравне с английским, французским, немецким и итальянским.

В рамках деловой программы Салона были отмечены российские предприятия, подтвердившие статус производителя качественной продукции незадолго до выставки. «Первый опыт совершенствования управления бизнесом посредством международного стандарта IRIS на примере завода в Ростове-на-Дону показал многообещаю-

Одно из мероприятий деловой программы. Международный форум «Транспортная наука»



щие результаты: в I квартале 2013 года производительность труда по сравнению с I кварталом 2012 года повысилась на 18%, доля коммерческих заказов предприятия увеличилась за указанный период с 2,5 до 6,6%», – констатировал председатель совета директоров ОАО «Желдорремаш» Кирилл Липа.

Впервые на Салоне была затронута тема легкорельсового транспорта, который в условиях развития экономики, роста пассажиропотоков, а также подготовки страны к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года все активнее набирает обороты.

Как и в прошлые годы, Expo 1520 в 2013 году запомнился рядом подписанных соглашений, которые были и конкретными – на поставку техники и компонентов – и стратегическими, закладывающими фундамент для дальнейшего сотрудничества. Предполагалось, что результат их реализации может составить более 100 млрд руб.

Одним из ключевых документов стало соглашение ОАО «РЖД» и ООО «ЕвразХолдинг» о научно-техническом сотрудничестве в области улучшения качества и эксплуатационных характеристик рельсовой и другой железнодорожной металлопродукции на период до 2017 года.

ОАО «РЖД» договорилось с ОАО «ТрансКонтейнер» и АО «Татравагонка» о сотрудничестве в области разработки и создания вагона-платформы на штампосварных тележках для скоростных контейнерных поездов. Отдельное место заняло и международное соглашение между ООО «РЖД Интернешнл» и DB International GmbH: они подписали меморандум о сотрудничестве в интересах про-



движения российско-германского делового взаимодействия в сфере железнодорожного транспорта.

Несколько соглашений было подписано и ООО «Объединенная вагоностроительная компания». Так, первое соглашение с Wabtec Corporation предполагало создание в России совместного предприятия по разработке и производству инновационных комплектующих для грузового подвижного состава. Согласно второму с компанией Timken планировалась поставка 800 буксовых кассетных подшипников для оснащения полувагонов с разгрузочными люками модели 12-9853 с нагрузкой 25 тс, произведенных на заводе в Тихвине.

Отдельное место заняли и контракты на поставку инновационных грузовых вагонов. ЗАО «ТВСЗ» в течение пяти лет должно поставить угольщикам из ОАО «СУЭК» до 6 000 вагонов на тележках Barber S-2-R, а «НПК «Уралвагонзавод» в 2015-2017 годах произвести 1,5 тыс. композиционных хопперов для «Русагротранс».

НП «ОПЖТ» и UNIFE подписали соглашение о взаимодействии по вопросам сотрудничества предприятий транспортного машиностроения, а ФГУП «Стандартин-

Российско-немецкое партнерство: на соглашении между ООО «РЖД Интернешнл» и DB International GmbH

Общее количество посетителей – 21 361 человек.

Более 8 000 – специалисты железнодорожной отрасли.



Маневровый газотепловоз ТЭМ19

Состав из двухэтажных вагонов, ведомый электровозом ЭП20 в рамках динамической экспозиции




форм» заключило договор с IRIS Group на распространение официальной версии стандарта IRIS.

Экспозиция поражала своими размерами и количеством новинок. Например, ОАО «НПК «Уралвагонзавод»» выставило 7 натуральных образцов железнодорожной техники, среди которых выделялся вагон, созданный полностью из композиционных материалов. В торжественной обстановке был презентован опытный образец двухсекционного грузового магистрального электровоза переменного тока производства ООО «Уральские локомотивы»,

получивший рабочее название «проект 11201». В свою очередь, ОАО «Метровагонмаш» представил новый дизель-поезд ДП-М, силовой блок для которого был произведен компанией Stadler Rail. ЗАО «ТМХ» совместно с партнерами из Alstom также представило магистральные грузовые локомотивы нового поколения 2ЭС5 и KZ8A.

Визитной карточкой Expo 1520 стал динамический показ отечественной железнодорожной техники, который был организован уже во второй раз. На протяжении четырех дней все желающие могли посмотреть представление «От истории к инновациям», уникальность которого заключалась в том, что «живая» техника, издавая каждая свой характерный приветственный гудок, пробегала перед глазами зрителей.

О росте значимости салона Expo 1520 говорило и количество иностранных гостей: так, за четыре года проведения салонов в Щербинке представительство зарубежных компаний увеличилось в восемь раз! Впервые в этом году сразу три европейских государства – Франция, Швейцария и Чехия – выступили с объединенными экспозициями компаний, представляющих указанные страны. Со своими стендами Салон посетили представители бурно развивающегося Китая.

Expo 1520 стал не просто главным событием железнодорожного транспорта, а превратился в полноценный деловой «хаб», где встречаются идеи, мысли, инвестиции, техника совершенно из разных уголков мира, но направлены они все на развитие и реализацию экономического потенциала «колеи 1520». 



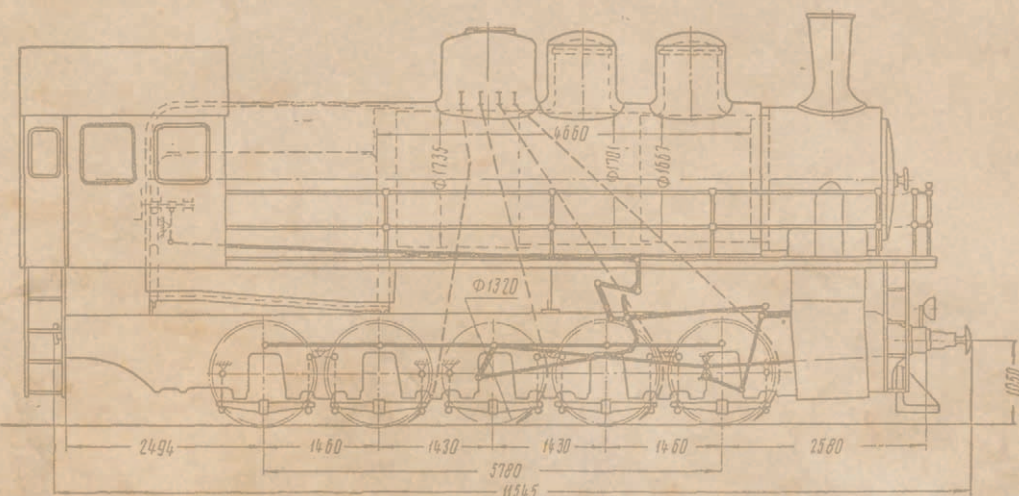
ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТНОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ

1845 - 2015

Научно-историческая конференция,
посвященная 170-летию
отечественного транспортного
машиностроения

3 СЕНТЯБРЯ,

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ», ДОВЦ



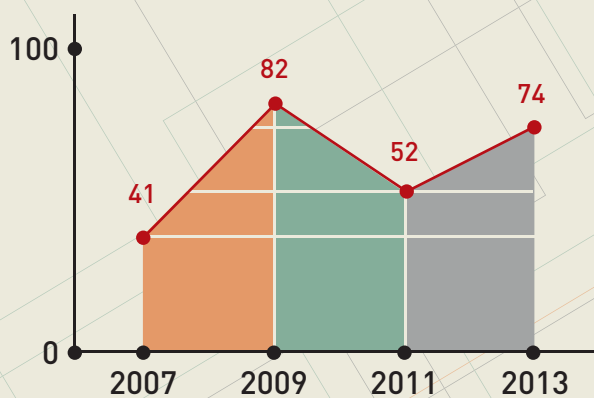
число колесной пары на рельсы в м	15,2	15,4	16	17,2	17,2
забег оси в мм	22	0,5	0,5	20	0,5
радиус шевк	диаметр	200	200	220	200
в мм	длина	270	270	270	270

+7 (495) 988-28-01 • www.expo1520.ru

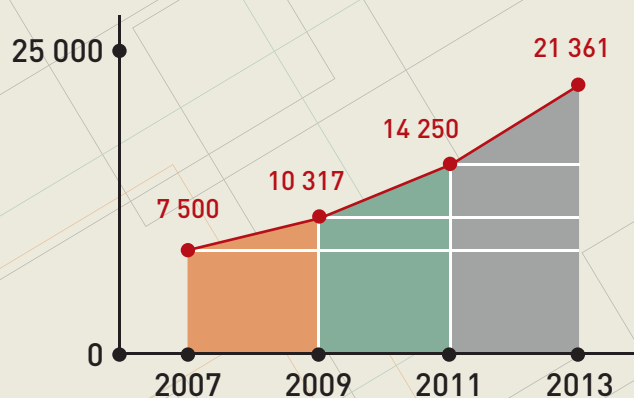
EXPO 1520

Статистика

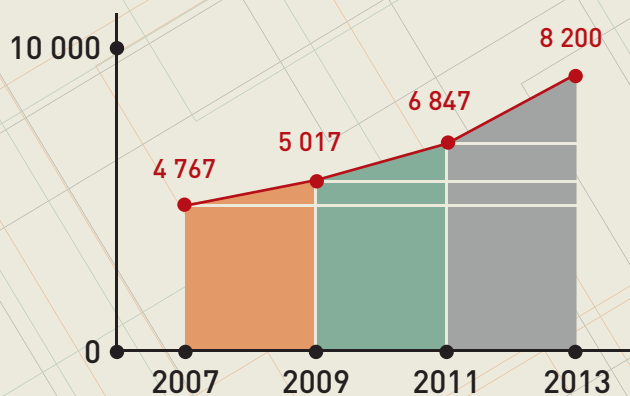
КОЛИЧЕСТВО ЭКСПОНАТОВ



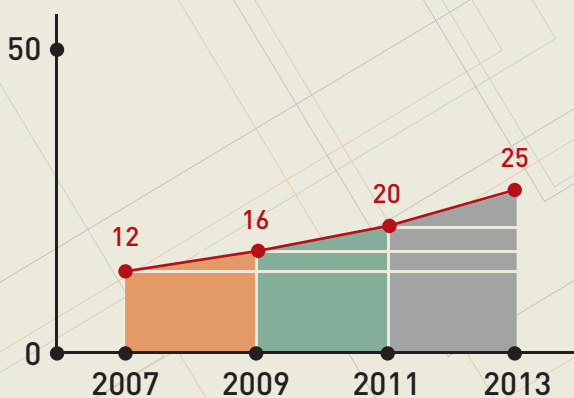
КОЛИЧЕСТВО ПОСЕТИТЕЛЕЙ САЛОНА



КОЛИЧЕСТВО ПОСЕТИВШИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ОТРАСЛИ



КОЛИЧЕСТВО СТРАН-УЧАСТНИЦ



КОЛИЧЕСТВО УЧАСТНИКОВ КОНФЕРЕНЦИИ

