

РЫНОК ПОПОЛАМ

КОНКУРЕНЦИЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ДЕРЖИТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В ТОНУСЕ И ЗАСТАВЛЯЕТ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ ПРАКТИЧЕСКИ НЕПРЕРЫВНО — ДАЖЕ НЕСМОТЯ НА ТО ЧТО ИГРОКОВ НА ЭТОМ РЫНКЕ СОВСЕМ МАЛО. ПРАКТИЧЕСКИ ЕГО ПОДЕЛИЛИ ДВА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ГИГАНТА — ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» (ТМХ) И ГРУППА «СНАРА». С НАШИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ СОТРУДНИЧАЮТ ЗАРУБЕЖНЫЕ: ФРАНЦУЗСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ALSTOM И ГЕРМАНСКАЯ — SIEMENS. КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

РАЗРЫВ СОКРАТИЛСЯ По словам эксперта — аналитика отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Георгия Зобова, производственные мощности ТМХ и Синары составляют 950 и 400 единиц подвижного состава в год соответственно, а объемы произведенной продукции распределялись 64% против 36%.

«Впрочем, в 2013 году разрыв сократился на 4% (60% против 40%). Конкуренция высока, а без инноваций невозможно развитие техники, — отметил эксперт. — Наблюдая за развитием локомотивостроения, стоит отметить основные тенденции: увеличение мощности, силы тяги, энергоэффективности. Нельзя оставить без внимания тенденцию применения асинхронных двигателей (для управления ими внедряются системы нового поколения). В тяговых приводах вместо устаревших конструкций с моторно-осевыми подшипниками скольжения появляются узлы с подшипниками качения, призванные сократить объем обслуживания и повысить эксплуатационные характеристики. Повышение эксплуатационных характеристик связано со снижением стоимости жизненного цикла и увеличением межремонтных пробегов. Инновации не оставляют без внимания и обслуживающий персонал — эргономика управления повышается год от года».

Заведующий отделением тягового подвижного состава ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (дочерняя компания ОАО РЖД) Андрей Заручейский считает, что говорить о большей популярности той или иной компании крайне сложно. Гораздо важнее иметь представление о возможностях российских заводов, а также о нишах, занятых этими заводами.

«Основным производителем электровозов переменного тока был Новочеркасский электровозостроительный завод (входит в ТМХ). Электровозы типа 2ЭС5К и его трехсекционные аналоги сегодня заменяют электровозы типа ВЛ80 на Восточном полигоне. Проходят испытания новые электровозы переменного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС5 совместной разработки ТМХ и Alstom и электровоз модели 11201 производства ООО «Уральские локомotive» (СП «Синары» и Siemens), — отметил Андрей Заручейский. — Выпуск пассажирских электровозов постоянного тока освоил Коломенский тепловозостроительный завод (ТМХ). А для работы на сортировочных горках с поездами повышенной массы и длины поставляются тепловозы Людинового тепловозостроительного завода («Синара») типа ТЭМ7А и ТЭМ14. А в сегменте электровозов постоянного тока мы можем увидеть электровозы как производства НЭВЗ — 2ЭС4К, так и «Уральских локомotive» — 2ЭС6 и 2ЭС10. При этом 2ЭС10 — это первый в России грузовой электровоз с асинхронным тяговым приводом и пример удачного сотрудничества с компанией Siemens, которая поставляет для электровоза тяговый электропривод».

Правда, недавно глава корпорации Siemens Джо Кезер заявил, что компания признает приоритет международной

ГОВОРИТЬ О БОЛЬШЕЙ ПОПУЛЯРНОСТИ ТОЙ ИЛИ ИНОЙ КОМПАНИИ КРАЙНЕ СЛОЖНО. ГОРАЗДО ВАЖНЕЕ ИМЕТЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ВОЗМОЖНОСТЯХ РОССИЙСКИХ ЗАВОДОВ, А ТАКЖЕ О НИШАХ, ЗАНЯТЫХ ЭТИМИ ЗАВОДАМИ



Альянс ТМХ и Alstom уже «привез» локализованные технологии

политики и будет строго придерживаться санкционного режима в отношении России. В то же время в российском офисе компании отметили, что Siemens в РФ продолжит работу в штатном режиме.

«Мы, безусловно, уважаем приоритеты политики и пристально следим за развитием ситуации. Мы надеемся на ее нормализацию без введения дополнительных санкций. Что касается проектов компании, то мы выполняем все проектные и контрактные обязательства перед нашими российскими заказчиками, пока они не ограничены экономическими санкциями и эмбарго», — подчеркнула руководитель пресс-службы ООО «Сименс» Кристина Невская.



ВАТЕРИЙ МАТЫШИН / ФОТО ИТАР-ТАСС

СТАВКА НА ЭКОНОМИЧНОСТЬ В ТМХ уверены, что в будущем ставку необходимо делать в том числе на использование асинхронного тягового привода, который позволяет эффективно управлять энергопотреблением и снизить затраты на техобслуживание.

«Конструкция современных локомотивов предусматривает увеличенные по сравнению с локомотивами предыдущих поколений межремонтные и межсервисные пробеги. Это позволяет многократно сократить затраты на обслуживание техники и существенно повысить эффективность управления парком. Модульность конструкций дает возможность сократить цикл сборки и ремонта локомотива, а высокий уровень унификации с другими локомотивами позволяет обеспечить высокую эффективность программ обучения персонала и управления складами запасных частей. Это — основные качества современных локомотивов», — рассказал директор департамента по связям с общественностью ЗАО «Трансмашхолдинг» Артем Леденев.

В прошлом году ТМХ поставил ОАО РЖД секции магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ25А «Витязь» мощностью 2,5 тыс. кВт и 2ТЭ25АМ мощностью 2,7 тыс. кВт (22 и 2 секции соответственно). При эксплуатации 2ТЭ25АМ (этот локомотив оснащен дизелем MTU немецкого производства) обеспечивается снижение расходов дизельного топлива, кроме того, использование таких тепловозов снижает выбросы вредных веществ в атмосферу почти в два раза. Уменьшаются затраты на эксплуатацию на протяжении жизненного цикла локомотива, а использование тележек с моторно-осевыми подшипниками качения дополнительно сокращает расходы. Локомотив с немецким дизелем в конце текущего месяца поступит в распоряжение железнодорожников и будет эксплуатироваться в депо Брянск-2. Все «Витязи» эксплуатируются в депо Тында, в текущем году в Тынду отправятся еще шесть секций этого локомотива.

Кроме того, в конце прошлого года холдинг отправил заказчику четыре новых маневровых локомотива капотного типа ТЭМ ТМХ. Локомотив этого типа еще называют европейским, поскольку такие же тепловозы, но с наибольшей мощностью эксплуатируются в Литве и Эстонии. В прошлом году такие локомотивы были отправлены в де-

по Лихоборы на Московскую железную дорогу. В сравнении с маневровыми локомотивами массовых серий ТЭМ ТМХ показал ощутимую разницу на вывозной работе. Экономия топлива составила около 45%. За 12 часов работы уходит в два раза меньше топлива — не более 120 л по сравнению с марками массовых серий ЧМЭ. При маневровой работе расход топлива оказался меньше на 37,5%.

Еще одна новинка — локомотив ТЭМ19 — была представлена на выставке в Щербинке в сентябре прошлого года. Это первый в мире маневровый тепловоз с газопоршневым двигателем, который работает на газовом топливе. Работа двигателя на сжиженном природном газе без использования дизельного топлива позволяет существенно снизить эксплуатационные расходы на содержание локомотива. В настоящее время идут заводские и приемочные испытания тепловоза, а получение сертификата соответствия, который позволит эксплуатировать локомотив на путях общего пользования, планируется в конце 2014 года.

ЛОКОМОТИВЫ ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ Как сообщили партнеры ТМХ из Alstom, результатами сотрудничества компаний стали продукты, принципиально новые для российского рынка. В частности, ЭП20 стал первым двухсистемным пассажирским электровозом в России, который может эксплуатироваться и на постоянном, и на переменном токе.

«Он разработан по заказу РЖД компанией «ТРТранс» — совместным инженерным центром Alstom и ТМХ. В настоящее время в России эксплуатируются 36 локомотивов ЭП20, в частности на линии Москва—Сочи. Всего для РЖД будет поставлено 200 локомотивов. ЭП20 оснащен асинхронным тяговым двигателем и способен выдерживать экстремальные температуры — от -50°C до +40°C. Современные технологии и модульная конструкция электровоза обеспечивают высокий уровень надежности и низкую стоимость жизненного цикла», — рассказала и. о. директора по коммуникациям Alstom в России и СНГ Юлия Тихонова.

Также разработанный в «ТРТрансе» 2ЭС5 — первый в России грузовой локомотив переменного тока с асинхронным тяговым приводом. С мощностью 8,4 тыс. кВт 2ЭС5 способен тянуть до 9 тыс. тонн на скорости 120 км/ч.

«Добавлю, что уровень унификации основных узлов и деталей 2ЭС5 и ЭП20 составляет 75%. Сейчас 2ЭС5 успешно проходит комплекс испытаний, включающий предварительные, приемочные и сертификационные испытания. Испытания проходят сразу два локомотива — один (№001) на испытательном полигоне обкатного кольца НЭВЗ, другой (№002) — на испытательном полигоне ВНИИЖТ в Щербинке. Электровоз разработан для эксплуатации на участках со сложным рельефом местности. Его использование позволит сократить расходы на грузоперевозки благодаря высоким техническим и экономическим показателям», — отметил Артем Леденев.

«Локомотив обеспечивает оптимизацию перевозочного процесса за счет снижения энергопотребления, увеличения

РЖД ДАВНО ПРЕДЪЯВЛЯЕТ ПОВЫШЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИННОВАЦИОННЫМ СИСТЕМАМ ЛОКОМОТИВОВ



КОНКУРЕНЦИЯ