ВЛАДИСЛАВ ПОНОМАРЕВ

ПОКА РЫНОК ПОСТАВОК ТЯГОВОЙ ТЕХНИКИ ДЕЛЯТ В РФ ВСЕГО ДВА ИГРОКА

межсервисных и межремонтных пробегов, а также способности проходить участки со сложным рельефом на максимальной скорости. Новаторские решения, воплощенные в этом локомотиве, включают в себя тяговый привод, модульную конструкцию, систему электронного управления торможением, защищающую тормозные колодки от износа. В 2ЭС5 также реализован новый уровень эргономики и комфорта машиниста»,— рассказала Юлия Тихонова.

В настоящее время первый локомотив из серии проходит динамические испытания на экспериментальном кольце в Щербинке и был представлен в движении во время последнего железнодорожного салона «1520». 200 локомотивов будут поставлены РЖД до 2020 года. Кстати, еще в июне 2010 года Alstom и ТМХ подписали договор на разработку в России электровоза ЭП20 и производство ключевых компонентов для него. Этот контракт определил условия сотрудничества между партнерами альянса Alstom-ТМХ с целью выполнения объявленного РЖД в мае того же года заказа российской компании на поставку 200 пассажирских электровозов, общий объем которого составляет порядка €1 млрд. При этом, по словам Юлии Тихоновой, доля французской корпорации должна составить €450 млн.

РОСТ ЦЕН НЕ ОЖИДАЕТСЯ Уральские конкуренты ТМХ также уделяют внимание разработке и производству машин с асинхронным приводом.

«В прошлом году был создан опытный образец электровоза переменного тока с асинхронным тяговым приводом «Проект 11201». Вскоре он отправится на скоростной испытательный полигон, где будут проверены динамико-прочностные качества локомотива, а во второй половине года электровозу предстоит пройти эксплуатационные испытания на одной из магистралей РЖД, электрифицированной переменным током»,— подчеркнул генеральный директор группы «Синара» Михаил Ходоровский.

Как сообщил генеральный директор ОАО «Синара — Транспортные машины» Евгений Гриценко, в текущем году СТМ изготовит для РЖД локомотивы ряда моделей. В том числе маневрово-вывозные тепловозы серии ТЭМ9Н SinaraHybrid (оснащены системой ГЛОНАСС, а потребление дизельного топлива и выбросы в окружающую среду сократились на 30% и 55% соответственно), ТЭМ7А, ТЭМ14 (экономия топлива при эксплуатации составляет 20%), а также магистральный газотурбовоз ГТ1Н.

«Для предприятий общемпрома мы изготовим локомотивы серий ТЭ8 (заказчик и потребитель ООО „Мечел-Транс Восток"), ТЭМ7А, ТЭМ9, также выполним заказ на производство маневровых тепловозов серий ТГМ4Б, ТГМ6Д. Сейчас активно приобретают локомотивы горнодобывающие предприятия, которые долгие годы не занимались обновлением парка и начали это делать в последние годы, а также предприятия нефтегазового комплекса, осуществляющие проекты по вводу в строй новых производственных мощностей. Есть заказы от структур ВПК и крупных госкорпораций»,— рассказал Евгений Гриценко.

В прошлом году уральский холдинг поставил для нужд РЖД 26 локомотивов серии ТЭМ7АМ, 13 единиц ТЭМ14, а также один газотурбовоз ГТ1h (в рамках соглашения с РЖД на поставку 40 магистральных газотурбовозов до 2020 года). А в этом году одно из предприятий «Синары» — Людиновский завод — приступило к производству нового двухсекционного магистрального тепловоза ТГ16М для Сахалинской железной дороги в рамках долгосрочного контракта между СТМ и РЖД на поставку 40 единиц магистральных двухсекционных локомотивов. Кроме того, СТМ ведет разработку магистрального грузового тепловоза ТЭ35, который в ближайшей перспективе станет флагманом линейки инновационных локомотивов завода.

Инновационность в производстве тягового подвижного состава обусловлена требованиями развития отрасли и потребителей.

«Требуются локомотивы, способные перевозить составы с большим весом и при этом тратить меньше топлива или электроэнергии. Они должны иметь значительный межремонтный ресурс, работать в самых разных климатических зонах, обеспечивать безопасность перевозок, комфортные условия работы локомотивной бригады. И потому, что меняется вектор развития техники, и потому, что меняется регулирование всей отрасли. К примеру, принятие в стране национальной программы энергосбережения и повышения энергоэффективности поставило перед машиностроителями задачу разработки новых силовых установок, потребляющих меньше топлива или электроэнергии»,— говорит ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов

По его мнению, использование новых материалов, разработка более экономичных двигателей, новых поколений комплектующих для локомотивов должны способствовать повышению технических характеристик новых моделей тягового состава, его потребительских свойств.

«Что касается повышения цены, то вряд ли связь будет столь прямолинейной. Да, с одной стороны, создание новых моделей тягового подвижного состава требует значительных средств, с другой стороны, так как он является современным, технически более передовым, его эксплуатация будет обходиться дешевле железным дорогам, что позволит им сэкономить средства в будущем. Таким образом, рост цен на новые локомотивы если и будет, то вряд ли он будет значительным, ведь и производители заинтересованы в реализации своей продукции», — полагает эксперт. ■

НОВАТОРСКИЕ РЕШЕНИЯ, ВОПЛОЩЕННЫЕ В ЭТОМ ЛОКОМОТИВЕ, ВКЛЮЧАЮТ В СЕБЯ ТЯГОВЫЙ ПРИВОД, МОДУЛЬНУЮ КОНСТРУКЦИЮ, СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЖЕНИЕМ. В 2ЭС5 ТАКЖЕ РЕАЛИЗОВАН НОВЫЙ УРОВЕНЬ ЭРГОНОМИКИ И КОМФОРТА МАШИНИСТА

↑