

ПОЕЗДА УСТРЕМЛЯЮТСЯ В РЕГИОНЫ

КРОМЕ СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДОВ «ИВОЛГА 2.0», ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ ВНУТРИ ГУСТОНАСЕЛЕННЫХ ГОРОДОВ, У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА УЖЕ ГОТОВЫ РАЗРАБОТКИ ДЛЯ ЦЕЛОГО РЯДА ДРУГИХ СЕГМЕНТОВ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ НЕЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Пока правительство безуспешно ищет источники финансирования для закупок новых пригородных поездов, потребность в обновлении парка электричек в России с каждым годом только возрастает. По официальным данным, в России находится в эксплуатации около 9,5 тыс. вагонов пригородных поездов, но к 2030 году по сроку службы будет списано около половины действующего парка. Для снижения дефицита подвижного состава ежегодно необходимо приобретать порядка 500 новых вагонов или заменять пригородное железнодорожное сообщение другими видами транспорта.

По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаила Блинкина, общественный транспорт, такси и каршеринг в любом случае «не увезут такое количество людей», которые перемещаются в городах-миллионниках. «Массовые перевозки лучше осуществлять с помощью рельсового транспорта: и людям комфортно, и экология будет приличной», — отмечает он, добавляя, что именно поэтому сегодня машиностроители во всем мире бьются за контракты по развитию трамвайных линий, метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения.

Отечественные производители подвижного состава, несмотря на отсутствие крупных заказов со стороны пригородных перевозчиков, тем не менее выражают готовность выпускать такой подвижной состав и даже разрабатывают новые перспективные модели современных поездов. Основные покупатели новой техники — несколько крупных пригородных компаний, работающих на крупных полигонах вокруг Москвы и Петербурга, а также ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), которое обеспечивает пригородным подвижным составом все остальные регионы России.

Один из крупнейших производителей подвижного состава, «Трансмашхолдинг», предлагает целую линейку серийно выпускаемых вагонов новых модификаций и совершенно новые модели с улучшенными эксплуатационными и пользовательскими характеристиками. Не считая суперсовременного поезда «Иволга 2.0», который специально разрабатывался Тверским вагоностроительным заводом для перевозок пассажиров по Московским центральным диаметрам (см. подробный материал об этом поезде на стр. 10), у предприятий холдинга имеется около десятка различных предложений для региональных пригородных компаний.

Для большинства регионов, где пассажиропоток не такой большой, как в крупных городах, поезда большой вместимости не требуются. Для этих целей Демиховским заводом предлагаются на рынок современные поезда модели ЭП2Д. В этих составах впервые используется головной моторный вагон, позволяющий создавать поезда из 2–3 вагонов, хотя максимальная скорость выпускаемых электричек этого типа достигает до 11 вагонов.

Поезд имеет стеклопластиковую кабину аэродинамической формы, конструкция которой выполнена без подножек и поручней, что позволяет исключить случаи несанкционированного подъема и проезда посторонних лиц на выступающих частях головных вагонов. Боковины кузова вагонов тоже гладкие, салонные окна сделаны без выступающего наружу резинового уплотнения, на крыше отсутствуют воздуховоды.

Кроме технических улучшений, которыми обладают и другие новые модели выпускаемых предприятиями «Трансмашхолдинга» электропоездов, в вагонах установлены удобные диваны и багажные полки новой конструкции, внутри размещены современные двухсторонние информационные табло. Новый механизм внутрен-



НА САХАЛИНЕ ЗАМЕНЯЮТ СТАРЫЕ ПОЕЗДА ЯПОНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА НА НОВЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ РА-3

них раздвижных дверей позволяет их легко открывать одной рукой, и они не хлопают при закрытии.

Конструктивно идентичный поезд, но предназначенный для эксплуатации на железнодорожных линиях с электрификацией переменным, а не постоянным током, получил обозначение ЭПЗД и пользуется высоким спросом у пригородных перевозчиков. Впервые этот поезд вышел на сеть российских железных дорог в начале 2018 года (до этого поставлялся в Казахстан). Сегодня около 50 выпущенных Демиховским заводом «Трансмашхолдинга» ЭПЗД различной составности курсируют на Горьковской, Приволжской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Красноярской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

Проектируются и совсем новые модели пригородных электричек, востребованных в регионах России. В ходе прошедшего в конце августа железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» в подмосковной Щербинке стало известно, что «Трансмашхолдинг» разрабатывает новый низкопольный электропоезд ЭП5ДА.

По словам заместителя генерального директора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александра Лошманова, в настоящее время сформированы технические требования для малосоставного электропоезда, завершить разработку новой «короткой» электрички инженеры холдинга намерены в следующем году, а к концу 2021 года получить сертификат соответствия.

«Впервые в России мы планируем создать полностью низкопольный проект, потому что все, что за пределами Москвы и Санкт-Петербурга, в основном экс-

плуатируется на низких платформах. Для того чтобы это был социальный, удобный поезд, его составность начинается от двух вагонов и по нарастающей. Получится малообслуживаемый современный электропоезд, при этом с большой эффективностью на малодеятельных маршрутах», — рассказал об особенностях будущей электрички господин Лошманов.

Он подчеркнул, что переговоры о поставке новых электропоездов для городских перевозок ведутся с несколькими немосковскими перевозчиками, у которых, однако, тоже есть проекты «городской электрички». «Мы надеемся, что порядка 50–100 вагонов в год будут востребованы», — озвучил он прогнозы по спросу на новый подвижной состав.

Однако больше всего пригородные перевозчики нуждаются в обновлении подвижного состава, задействованного на неэлектрифицированных участках железных дорог (таких в России около половины). Парк автомотрис и дизель-поездов сегодня самый изношенный, а некоторые перевозчики используют в пригородном сообщении поезда из несомоходных вагонов с локомотивной тягой, что на порядок менее эффективно. Для этих целей на предприятиях «Трансмашхолдинга» производятся современные дизель-поезда различной составности: от одного до пяти вагонов, а также так называемые рельсовые автобусы.

Рельсовый автобус РА-3, выпускаемый на «Метровагонмаше», — это уже третье поколение отечественных рельсовых автобусов, в котором собраны все последние технические наработки. Появление первых РА-3 на железных дорогах Сахалина в конце августа стало настоящим праздником для властей региона и жителей острова. При финансовой поддержке госкорпорации ВЭБ.РФ пассажирская компания «Сахалин» по-

лучила три новые машины, в следующем году островная магистраль пополнится еще четырьмя.

«Для Сахалина это означает, что мы переходим в новую эру железной дороги», — сказал журналистам врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко, напомнив, что новый подвижной состав будет курсировать по реконструированной под российские стандарты железной дороге с шириной колеи 1520 мм. — У нас появилась российская железная дорога, наша родная колея, новый подвижной состав».

РА-3 обладает современным внешним видом, комфортабельным пассажирским салоном, может иметь в своем составе от двух до шести вагонов и осуществлять пригородное сообщение с низкими и высокими платформами. Максимальная конструкционная скорость рельсобуса выросла со 100 км/ч до 120 км/ч, количество сидячих мест в вагоне увеличено на 15%, улучшен интерьер салона в соответствии с современными требованиями эстетики, пожарной и санитарно-гигиенической безопасности.

Кроме рельсобусов «Метровагонмаш» выпускает и другие типы дизель-поездов. Например, дизельный поезд ДП-М 770 с силовым модулем Stadler (Швейцария) спроектирован в 2013 году.

На силовом модуле установлен дизельный двигатель с системами топливпитания, охлаждения, смазки, выхлопа, генератор электроэнергии и преобразователь для питания собственных нужд дизель-поезда, инвертор для четырех тяговых асинхронных электродвигателей, установленных на осях тележки модуля.

Кабина машиниста и пассажирские салоны ДПМ оборудованы системой кондиционирования и отопления, вагоны поезда максимально приспособлены для проезда пассажиров с маленькими детьми и инвалидов. ■