

ПОВОРОТНЫЙ КРУГ

РОССИЯ ГОТОВИТСЯ К ЗНАЧИТЕЛЬНОМУ РОСТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. НО ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ НЕ В СОСТОЯНИИ СПРАВИТЬСЯ С ОБЪЕМОМ ЗАКАЗОВ ОАО РЖД И ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ. В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО СВЯЗАНО С ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ОТСТАЛОСТЬЮ. НЕОБХОДИМО ПУСТИТЬ НА РЫНОК ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ. НО И В ЭТОМ СЛУЧАЕ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ БУДУТ ВНЕДРЕНА НА НАШИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ НЕ РАНЬШЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ ТРИ-ПЯТЬ ЛЕТ. ЕКАТЕРИНА ЦЕРБАКОВА, «ГУДОК»

ГЛАВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В рамках реализации программы «Стратегия 2030» в период с 2007 по 2015 год предполагается 16-процентный рост грузооборота железнодорожного транспорта РФ. Вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович отмечает: «Для того чтобы справиться с перевозкой этих объемов, а также обеспечить РЖД конкурентное преимущество на российском рынке и возможность выхода на мировой, необходим современный подвижной состав. РЖД ставит перед предприятиями транспортного машиностроения задачу по созданию высокопроизводительной, надежной и эффективной техники. Главные требования — это повышение эффективности при техническом обслуживании, снижение трудоемкости и затрат. Применительно к локомотивам необходимо стремиться к обеспечению возможности ведения локомотива «в одно лицо», без помощника машиниста».

Системные проблемы железнодорожной и машиностроительной отраслей привели к тому, что подвижной состав в значительной степени устарел. За последние 15 лет износ основных фондов железнодорожного транспорта РФ вырос с 34,5% до 58,9%.

По словам аналитика ИК «Брокеркредитсервис» Севастьяна Козицына, средний возраст грузовых вагонов магистрального железнодорожного транспорта превышает 18 лет при нормативном сроке службы 28 лет. Средний возраст наиболее востребованных полувагонов превышает 16 лет при нормативном сроке службы 22 года. Технологически отсталая и устаревшая техника будет тормозить темпы роста объемов железнодорожных перевозок, создавая проблемы для всей российской экономики.

Между тем планируемые стратегией объемы производства не дотягивают до потребностей РЖД в полтора раза по пассажирским вагонам и в два с половиной раза по секциям электровозов.

Судя по тем задачам, которые ставятся «Стратегией развития железнодорожного транспортного машиностроения Российской Федерации до 2010 года и на перспективу до 2015 года», не ясно, сумеют ли транспортные машиностроители в сжатые сроки обеспечить выпуск продукции на требуемом ОАО РЖД уровне качества, говорит Валентин Гапанович.

Это подтверждает и президент Гильдии экспедиторов России Семен Резер, указывая на то, что компании-экспедиторы отмечают нехватку вагонов. По его мнению, российские заводы пока не готовы обеспечивать отечественный рынок необходимым количеством подвижного состава. Ситуация может измениться в течение трех-пяти лет, потому что предусмотрены значительные инвестиции в развитие заводов. А пока выходом из положения может стать приобретение подвижного состава в странах СНГ, то есть следует облегчить доступ на рынок продукции заводов Украины, Прибалтики и Белоруссии, в частности упростить процедуру сертификации.

БЕЛАЯ КНИГА Железнодорожная отрасль стоит на пороге внедрения очень многих инновационных техноло-

СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ И МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЕЙ ПРИВЕЛИ К ТОМУ, ЧТО ИЗНОС ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РФ ДОСТИГ 58,9%



«УРАЛВАГОНЗАВОД» ДЕЛАЕТ НЕ ТОЛЬКО ЛУЧШЕ В МИРЕ ТАНКИ, НО И ВЫПУСКАЕТ ЛУЧШЕ В МИРЕ ЦИСТЕРНЫ

гий. Основой системного подхода к развитию транспортного машиностроения является программа научно-технического развития РЖД «Белая книга», рассчитанная на срок до 2015 года.

Как сообщил начальник отдела новых локомотивов департамента технической политики ОАО РЖД Константин Иванов, за годы совместной работы с производителями ОАО РЖД неизменно придерживалось инновационного пути развития. Благодаря этому создан магистральный грузовой тепловоз нового поколения 2ТЭ25А «Витязь» с асинхронным тяговым приводом мощностью 7 тыс. л. с., соответ-

ствующий стандартам Euro-3. В 2009–2010 годах будет завершена разработка и освоено серийное производство локомотивов нового поколения — перспективного пассажирского электровоза двойного питания ЭП20 и ряда других.

Совместно с Воронежским авиастроительным объединением спроектирован и построен новый грузовой вагон из экструдированного алюминиевого профиля производства компании «СУАЛ-холдинг». Грузоподъемность вагона — 82 тонны, объем кузова — 100,5 кв. м.

Совместно со специалистами аэрокосмического комплекса разработан первый в мире газотурбовоз мощностью

8300 кВт, в июне 2008 года начнутся его испытания. При создании грузового электровоза постоянного тока 2ЭС6 на Уральском заводе железнодорожного машиностроения был внедрен ряд новейших разработок. А в ходе создания ЭП2К разработан электровоз с асинхронным тяговым приводом мощностью 7,2 тыс. кВт и конструкционной скоростью до 200 км/ч.

До конца года начнется реализация проекта строительства двухэтажных вагонов в России. РЖД объявлен конкурс на поиск зарубежного партнера для создания совместного предприятия.

В рамках проекта по развитию транспортных коридоров проходит сертификация раздвижной колесной пары, которая пригодна для использования на российской и европейской колеях. ОАО РЖД подписало соглашение о намерении создания СП по производству современных компонентов тормозного оборудования, подшипников кассетного типа с одной из крупнейших мировых компаний в этой отрасли — Knorr-Bremse. Это позволит оснастить вагоны новыми тормозными системами, благодаря чему можно будет полностью отказаться от смены колодок через каждые 250 тыс. км.

КЛЮЧЕВЫЕ ИГРОКИ

Для того чтобы поддержать транспортное машиностроение, ОАО РЖД в 2007 году заключило ряд долгосрочных контрактов с основными игроками рынка. Ключевые изменения во взаимоотношениях ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» произошли в 2007 году. Впервые в своей практике железнодорожники пошли на заключение долгосрочных контрак-

тов на разработку и поставку подвижного состава. По контрактам с РЖД Тверской вагоностроительный завод с 1 июля переходит на производство новой серии пассажирских вагонов. Разрабатывается новый магистральный электровоз, который должен стать базовой моделью для семейства тягового подвижного состава. Завершаются испытания первого в нашей стране тепловоза



ЕЩЕ ОДНО ДОСТОИНСТВО НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В ТОМ, ЧТО ОНИ ЯРКИЕ



СМЕЖНИКИ