

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Локомотив набрал скорость

Производители готовят для ОАО «РЖД» предложения по тяге для контейнерных поездов

На прошлой неделе стало известно, что двухсистемный электровоз 2ЭВ120 «Князь Владимир» получил положительное заключение Федерального агентства железнодорожного транспорта о возможности эксплуатации с максимальной скоростью 140 км/ч. До конца февраля производитель машины – ООО «Первая локомотивная компания» (ПЛК) – намерен направить коммерческое предложение ОАО «РЖД», представив электровоз в качестве тяговой единицы для ускоренных контейнерных перевозок.

В отделе новой техники Дирекции тяги «Гудку» сообщили, что в компании существует потребность в локомотивах для ускоренных контейнерных поездов. Сейчас в РЖД разрабатываются технические требования для таких машин.

Действующие на сети магистральные грузовые электровозы конструкционно рассчитаны на предел скорости в 120 км/ч. С высокой скоростью могут водить поезда пассажирские ЭП20 «Олимп» производства Новочеркасского электровозостроительного завода (НЭВЗ) – состав из 17 вагонов до 200 км/ч. Но они сконструированы для пассажирского движения, где максимальный вес поезда из 22 вагонов не превышает 1320 тонн. Средняя масса контейнерного поезда – около 3 тыс. тонн.

В пресс-службе АО «Трансмашхолдинг», в состав которого входит НЭВЗ, заявили, что на предприятии ведутся работы по созданию перспективного тягового подвижного состава, способного обеспечивать высокие показатели экономической эффективности при организации контейнерных перевозок.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора холдинга «Синара – Транспортные машины» (СТМ) по инжинирингу Леонид Кузнецов, перспективные планы компании включают создание локомотива для ускоренных контейнерных перевозок. «В настоящий момент мы занимаемся продуктовым планированием – осуществляем сбор требований, формируем облик, – уточнил он. – Мы понимаем, что это должен быть лёгкий, скоростной четырёхосный двухсистемный локомотив, так как по маршруту есть участки с электрификацией и переменным, и постоянным током. Важно сделать этот локомотив и конкурентным по цене». По словам Леонида Кузнецова, срок готовности такой модели при условии спроса со стороны РЖД – два-три года. «Это требует новой продуктовой платформы, для разработки которой будут использованы как наработки СТМ, так и системы и компоненты от зарубежных поставщиков. У компании уже есть опыт локализации продуктов до 80%», – сказал он.

Заведующий лабораторией «Электровозы» АО «ВНИИЖТ», проводившей испытания «Князя Владимира», Максим Худорожко сообщил, что основная особенность 2ЭВ120 в его двухсистемности. Это первый российский грузовой электровоз, способный работать на переменном и постоянном токе. В Советском Союзе двухсистемными были машины серии ВЛ82. «Преимущество двухсистемного



электровоза 2ЭВ120 перед серийными – сокращение времени в пути при доставке груза отправителю. Время на остановку на станции стыкования рода тока может быть сокращено в три-четыре раза. При оборудовании станции системой безостановочного пропуска подвижного состава электровоз способен следовать по маршруту без остановки на станции», – говорит Максим Худорожко.

«Князь Владимир» – совместная разработка ПЛК и Bombardier. В Канаде, где находится

ский пояснил «Гудку», что ПЛК заказала разработку машины в 2013 году, при её создании учтена российская нормативная база. «Основное оборудование отправлялось в Россию из Евросоюза в 2015 году, но санкционные запреты его не коснулись», – рассказывает Алексей Невинский.

Согласно контракту, ПЛК является собственником локомотивов и их конструкции с правом распоряжения технологиями. Технический директор предприятия Александр Мельников сооб-

Производитель предлагает машины с контрактом жизненного цикла, взяв на себя ответственность за их соответствие заявленным характеристикам

штаб-квартира Bombardier, общественные активы подорвали компанию в том, что работа над «Князем Владимиром» нарушает санкционные ограничения, к которым присоединилась и Канада. Газета The Globe and Mail даже выпустила большое расследование, посвящённое «локомотивному проекту, связанному с Кремлём». Впрочем, через неделю после этой публикации газета предоставила свои страницы для ответного слова Майку Надольски, вице-президенту Bombardier, который убедил читателей в том, что работа компании над проектом продиктована исключительно коммерческими интересами и не нарушает закон.

Ведущий инженер московского представительства Bombardier Transportation Алексей Невин-

шил, что нынешний уровень локализации машины составляет 23%, но при заключении контракта на поставку детали отечественного производства могут составить в конструкции 80-85%.

«Уже подписаны соглашения с 15 российскими производителями о поставке узлов и агрегатов в случае начала серийного производства», – заявил Александр Мельников. По его словам, кроме ОАО «РЖД» производитель 2ЭВ120 рассчитывает на организующие контейнерные перевозки частных логистических компаний. ПЛК предлагает машины с контрактом жизненного цикла, взяв на себя ответственность за их соответствие заявленным характеристикам во время всего срока службы.

Александр Зузов

ДОСТИЖЕНИЕ

Плюс электрификации всей сети

>Начало

Энергоэффективность заметным образом отразилась на экологии. Снижение выбросов парниковых газов за счёт выполнения мероприятий Программы энергосбережения в 2018 году составило около 400 тыс. тонн CO₂.

Сейчас в России обсуждается проект федерального закона «О государственном регулировании выбросов парниковых газов и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Он направлен на то, чтобы экономически поощрять те компании, которые снижают углеродные выбросы, используя передовое энергоэффективное оборудование. В частности, речь идёт о снижении налогов и понижающих коэффициентах для амортизации оборудования. И основным показателем для получения такой поддержки как раз и будет энергоэффективность. В целом Россия намерена следовать так называемой концепции развития низкоуглеродной экономики, принятой в мире. По данным Всемирного банка, уже 40 государств в рамках этой концепции осуществляют торговлю квотами на выбросы углекислого газа.

Как сообщил 31 января 2019 года на заседании правления РСПП заместитель министра промышленности и торговли Михаил Расстригин, к 2023 году такая же система должна быть внедрена и в России.

«К этому времени планируется создать систему сбора информации о выбросах компаний, чтобы картина по выбросу парниковых газов была полностью ясна, – говорит Михаил Расстригин. – Затем планируется запуск в тестовом режиме механизма торговли единицами сокращения выбросов парниковых газов».

Как отметил Владимир Андреев, в планах ОАО «РЖД» значится электрификация основных грузонапряжённых направлений, где продолжают работать тепловозы. Это позволит к 2025 году сэкономить более 440 тыс. тонн дизельного топлива и снизить энергоёмкость компании ещё на 5,6% относительно сегодняшнего уровня. К этому сроку предстоит перейти за счёт цифровых технологий на полностью автоматизированный учёт дизельного топлива для тяги и сократить его использование на прогрев тепловозов в ожидании работы. Более 4 тыс. тепловозов будет оборудовано современными системами автоматического запуска кдзеля типа «старт/стоп».

Сергей Плетнёв

ГРУЗЫ

Мороз не помешал погрузке

>Начало

На станцию Калининград-Сортировочный поезд прибыл транзитом через Латвию и Литву. Это первая поездка по новому маршруту. Ранее этот груз доставлялся морем в Находку, а там перегружался на железную дорогу.

Как сообщил начальник отдела логистики калининградского предприятия Виктор Чумаченко, время, затраченное на весь маршрут, на 30 дней быстрее, чем с использованием морской отправки.

Как отметил Алексей Шило на оперативном совещании,

на результатах работы сказались проведение внеплановых ремонтных работ на предприятиях, а также конвенционные ограничения в связи с Литвой. Это первая поездка по новому маршруту. Ранее этот груз доставлялся морем в Находку, а там перегружался на железную дорогу.

ОАО «РЖД» активно инвестирует в развитие пропускной способности инфраструктуры по направлению к портам. По данным Минтранса, на сегодня в России зарегистрированы 67 морских портов и 880 перегрузочных терминалов общей мощностью свыше 1 млрд тонн. По Восточному полигону

в прошлом году ОАО «РЖД» выполнило строительные работы на 311 объектах на сумму 47,6 млрд руб. В подходы к портам Северо-Запада вложено 15 млрд руб., а по Азово-Черноморскому бассейну – более 38 млрд руб.

Основной вклад в развитие портовой инфраструктуры вносят частные стивидоры. По данным Центра экономического прогнозирования Газпромбанка, инвестиции в портовую инфраструктуру в 2018 году составили 80 млрд руб., из них 70% – частные, а остальные – государственные.

Игнат Вьюгин

РАЗОБЛАЧЕНИЕ

Копеечный вопрос

Рубрика «Рабкоры» появилась в газете совсем недавно, а редакция уже вывела одного «корреспондента», пишущего в газету статьи от лица сотрудника Юго-Восточной дороги, но на самом деле не имеющего к ней никакого отношения.

Напомним, в конце прошлого года «Гудок» возродил традицию публиковать материалы сотрудников различных подразделений железных дорог – рабочих корреспондентов, как их называли раньше. В редакцию начали приходить письма, наиболее любопытные из них газета регулярно публикует на полосу «Рабкоры», подвергая минимальной редакторской обработке, чтобы сохранить стиль и слог автора.

В конце года мы получили несколько заметок от Юрия Попова – об аномальных явлениях на вокзале в Жердевке, студенческих билетах и споре пассажира с билетопечатающим автоматом. Во всех материалах автор после своей фамилии в подписи указывал: Юго-Восточная железная дорога, но не сообщал должность.

Одна из присланных им заметок – о проблеме с выдачей сдачи билетопечатающим автоматом – была опубликована в «Гудке» 23 января под заголовком «Верните сдачу». Напом-

ним, пассажир (как позже выяснилось, это был сам автор, правда, в тексте он говорил о себе в третьем лице) купил билет в автомате, а вот сдачу – 40 коп. – бездушная машина ему не вернула. Конечно, на автомате висело объявление о том, что за мелкими монетами, причитающимися на сдачу, надо обращаться в кассу – кассир её без промедления выдаст. Но автор заметки решил, что это не его путь, и объявил войну автомату. Точнее, владельцу автомата – АО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье», подав на него иск в суд с требованием компенсировать моральный вред, причинённый отсутствием в аппарате разменной монеты.

Событие это произошло в ноябре 2017 года. В заявлении потерпевшего, поданном в «Черноземье» (он оставил его в книге жалоб на станции Мичуринск-Уральский), моральный вред оценивался в 100 тыс. руб., или 2,5 тыс. руб. за каждую невыданную копейку. Кстати, саму сдачу Юрий Попов с тех пор так и не забрал, хотя работники пригородного перевозчика не раз пытались вручить ему причитающиеся 40 коп.

Недостаток мелкой монеты в автоматах вызван тем, что обслуживающие банки не могут её предоставить в достаточном количестве. Пассажиры, ко-

торым нужно забрать мелкую сдачу, получают её в билетной кассе, о чём гласит объявление, вывешенное на каждом автомате.

А ещё выяснилось, что автор, Юрий Попов, никакого отношения к Юго-Восточной дороге не имеет, если не считать того, что, по данным липецкого новостного портала «Моё!», торгует в пригородных электричках газетами и лотерейными билетами. К тому же Юрий Попов непрерывно судится с теми, кто, по его мнению, нарушил его права, и выявляет злоумышленников из числа соседей – скажем, как пишет портал «Моё!», сидит с камерой в кустах и снимает автомобилистов-нарушителей, после чего передаёт видеозаписи в ГИБДД.

На ППК «Черноземье» этот пассажир уже два раза подавал в суд, требуя в общей сложности 2,8 млн руб., но суд постановил выплатить ему всего 2 тыс. руб.

Для редакции газеты возникновение псевдоробкора – не только сигнал о том, что рубрика «Рабкоры» набирает популярность, но и повод ввести проверку наших авторов, подтверждение факта их работы в системе «Российских железных дорог», что позволит избежать появления на страницах газеты некорректной информации.

От редакции

Деловой сезон

в Пресс-центре Издательского дома «Гудок»

круглый стол

**АВТОМАТИКА И ТЕЛЕМЕХАНИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.
ИННОВАЦИИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ДВИЖЕНИЯ**

Москва, Издательский дом «Гудок»

Организатор

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

26|02|2019|11.00 – 13.30

В рамках мероприятия будет рассмотрено современное состояние действующих на сети железных дорог систем автоматизации, телемеханики и сигнализации, вопросы их модернизации, а также разработки, внедрения и эксплуатации новейших средств ЖАТ.

Экспертам предлагается дать оценку инновационным разработкам в сфере железнодорожной автоматизации и телемеханики, поговорить о конкурентных преимуществах новой продукции, озвучить успешный опыт внедрения систем с улучшенными характеристиками и обозначить наиболее значимые направления для развития отрасли.

Темы дискуссии:

- Современное состояние систем автоматизации, телемеханики и сигнализации в отрасли. Итоги работ по обновлению устройств ЖАТ за 2018 год. Прогнозируемый объем технического перевооружения на 2019 год.
- Методы повышения пропускной способности инфраструктуры за счет внедрения новых устройств ЖАТ. Инновационные решения для безопасности движения.
- Векторы развития микропроцессорных систем управления. Новые функции и особенности интеграции. Вопросы обеспечения информационной безопасности и киберзащитности.
- Перспектива перехода на бесцветофорные технологии и систему интервального регулирования движения поездов. Организация автоматической передачи оперативной информации на борт локомотива. Какие требования предъявляются к разработчикам?
- Применение цифровых технологий для диагностики и мониторинга средств автоматизации и телемеханики. Решение задач прогнозирования технического состояния устройств и переход к ремонту по состоянию.
- Оптимизация технического обслуживания устройств ЖАТ. Новые технологии для снижения эксплуатационных затрат и увеличения производительности труда.

К участию в мероприятии приглашаются представители центрального аппарата и профильных департаментов ОАО «РЖД», руководители и сотрудники компаний, занимающихся разработкой, производством и внедрением систем автоматизации, телемеханики и сигнализации, информационных технологий и систем диагностики, а также чиновники регулирующих органов и ведомств, эксперты профильных профессиональных объединений и ассоциаций, корреспонденты федеральных и отраслевых СМИ.

www.gudok.ru/events/

Вопросы участия:

Светлана КАЛИНИНА

Юлия ЧЕРНЫШОВА

+7 (499) 753-49-80

+7 (499) 753-49-53

12+

РЕКЛАМА