

16 ноября 2011 года состоялось совместное заседание Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов и Комитета по инновациям и технологическому развитию Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» на тему «Инновационное развитие отечественного локомотивостроения».

В заседании приняли участие представители крупнейших предприятий отрасли, представляющих транспортное машиностроение и производство комплектующих, инжиниринговые компании, опытно-конструкторские и научно-исследовательские организации, а также основного заказчика отечественной железнодорожной продукции – ОАО «РЖД».

«Создавать технику, которая бы отвечала возрастающим требованиям со стороны заказчиков, возможно только благодаря использованию высоких технологий и внедрению инноваций. Причем эта работа должна вестись во всех сферах и на всех этапах жизненного цикла железнодорожной техники», – считает председатель Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов ОПЖТ Владимир Шнейдмюллер.

Ключевой темой разговора стало обсуждение различных аспектов инновационного развития транспортного машиностроения, а основной целью встречи – поделиться опытом проводимых в настоящее время научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ на предприятиях отрасли.

Участники говорили о мировых тенденциях и перспективах отечественного локомотивостроения, о новейших разработках, ведущихся на предприятиях отрасли. Основное внимание уделялось значимости проводимой работы по таким параметрам как снижение стоимости жизненного цикла, увеличение межремонтного пробега, улучшение технических характеристик, повышение надежности и снижение воздействия на окружающую среду.

«Российский рынок транспортного машиностроения становится понятным, доступным и открытым для различных участников, в том числе и зарубежных, – отметил руководитель департамента ЗАО «Трансмашхолдинг» Сергей Перов. – В условиях высокой конкуренции только предложение локомотивов, которые бы отвечали самым передовым требованиям или даже несколько опережали их, может гарантировать успех для транспортных машиностроителей».

Перед разработчиками Трансмашхолдинга сегодня стоит задача создания тепловозов, обеспечивающих максимальную эффективность при минимальных уровнях расхода топлива и выбросов. При этом помимо традиционных способов повышения показателей их работы за счет улучшения рабочего цикла дизеля и повышения эффективности управляющих программ, прорабатываются варианты многодизельных, а применительно к маневровым локомотивам и гибридных локомотивов.

Производители железнодорожной техники презентовали последние инновационные проекты. Так, Трансмашхолдинг, совместно со своим стратегическим партнером – французской компанией Alstom Transport ведет работу над базовой платформой локомотивов нового поколения. В рамках Международного салона железнодорожной техники и технологий «ЭКСПО 1520» был представлен первый в истории

отечественного транспортного машиностроения скоростной двухсистемный пассажирский электровоз ЭП20, создан первый образец магистрального грузового электровоза переменного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС5. Кроме того, в холдинге ведутся работы над перспективной базовой платформой электропоездов и отдельно – над двухэтажным межрегиональным электропоездом. В 2013 году начнется серийное производство двухэтажных спальных вагонов.

В Трансмашхолдинге разработаны совершенно новые для российских железных дорог вагоны сопровождения грузовых и хозяйственных поездов – оборудованные купе, полноценными кухней и душем.

Другое передовое российское предприятие «Центр инновационного развития СТМ» в следующем году планирует выпустить опытный образец грузового односекционного дизельного локомотива ТЭ8 (создан на платформе ТЭМ7А). Новый локомотив мощностью 2900 л.с. будет предназначен для нужд коммерческого рынка, а также отраслей, заинтересованных в мощной вывозной технике. ТЭ8 содержит ряд перспективных технических решений, обладает возможностью интеграции в конструкцию инновационных комплектующих зарубежного производства, оборудован современными системами управления и безопасности, системой радиуправления, реостатным тормозом. Разработчики обещают улучшить условия работы локомотивной бригады.

Еще одна разработка центра предназначена для Сахалина. Это модернизированный двухсекционный тепловоз ТГ16М с улучшенными технико-экономическими характеристиками. В конструкции тепловоза установлены унифицированные рамы тележки, что делает возможным эксплуатацию тепловоза на дорогах шириной колеи 1067 мм и 1520 мм.

Подводя итоги, председатель Комитета по инновациям и технологическому развитию Антон Зубихин отметил: «Очень важно, что сегодня мы можем разносторонне обсудить общесистемные проблемы, попытаться их сформулировать, чтобы в ближайшем будущем продвигать инициативы о внесении изменений в законодательство, в нормативно-правовые акты, в стандарты в рамках той большой работы, которая сейчас ведется на площадке ОПЖТ, через механизмы участия в РСПП и в других общественных организациях. Эта тема имеет особое значение для дальнейшего инновационного развития железнодорожного транспортного машиностроения в преддверие вступления России в ВТО».

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» образовано для системной координации деятельности предприятий отрасли, которая призвана на основе интеграции финансовых и интеллектуальных ресурсов способствовать инновационному технологическому подъему на железнодорожном транспорте и в отечественном машиностроении.

Некоммерческое партнерство
«Объединение производителей
железнодорожной техники»

Пресс-служба

Тел./факс (499) 262-5692, 262-2773, 262-9540

press@opzt.ru, opzt@opzt.ru

www.opzt.ru