



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

111/2023

Динамика изменения парка локомотивов Северной Америки в 2022 году

Компания Railinc, представляющая собой дочернюю структуру Ассоциации американских железных дорог (AAR), ежегодно публикует результаты анализа статистической информации о подвижном составе железных дорог Северной Америки. В нынешнем обзоре данные о возрасте локомотивов впервые представлены с учетом сведений о сроках проведения модернизации, включающей замену силового агрегата и других важнейших компонентов. Если в базе данных UMLER, которую ведет Railinc, эта информация отсутствует, за основу принимается дата постройки. Такой подход позволяет более точно учесть наличие модернизированных локомотивов.

В конце 2022 г. суммарная численность парка локомотивов железных дорог Северной Америки, подавляющее большинство которых составляют тепловозы, была равна 37704 ед., что на 284 ед., или на 0,8%, меньше по сравнению с 2021 г. По итогам 2021 г. численность локомотивов так же сократилась на 465 ед.

Отмечавшаяся в течение длительного периода тенденция увеличения суммарной численности локомотивов прервалась в 2018 г. Тогда парк сократился на 3 ед. Тенденция продолжилась и пока сохраняется (рис. 1)¹.

¹ Все диаграммы построены на основе данных UMLER

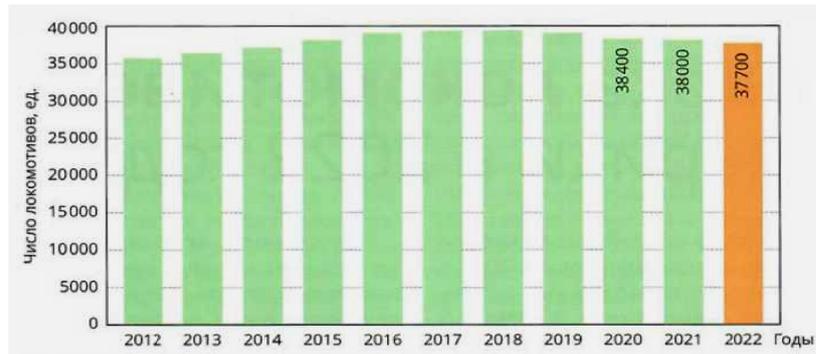


Рис. 1. Численность парка локомотивов железных дорог Северной Америки

Как и годом раньше, уменьшение числа поступивших в эксплуатацию тепловозов можно объяснить, с одной стороны, продолжавшимся негативным влиянием пандемии COVID-19 на экономику, а с другой стороны, повышением эффективности использования подвижного состава, в частности, за счет внедрения метода продвижения вагонов по графику Precision Scheduled Railroading (PSR)².

Парк пополняется в первую очередь за счет мощных шестиосных тепловозов с тяговым приводом переменного тока. С середины 1990-х годов на долю шестиосных тепловозов мощностью 4000 л. с. и выше приходится большая часть новых локомотивов, принятых в эксплуатацию. Именно такие тепловозы находят применение в тяжеловесном движении.

Наиболее распространены локомотивы со значительным объемом топливного бака – свыше 4500 галлонов (примерно 17 тыс. л) (рис. 2).



Рис. 2. Магистральный шестиосный тепловоз SD70ACe-P4 постройки компании Progress Rail

² При Графике Precision Scheduled Railroading (PSR) грузовые поезда курсируют по фиксированному расписанию, во многом как пассажирские поезда, вместо отправки при наличии достаточного количества груженых вагонов..

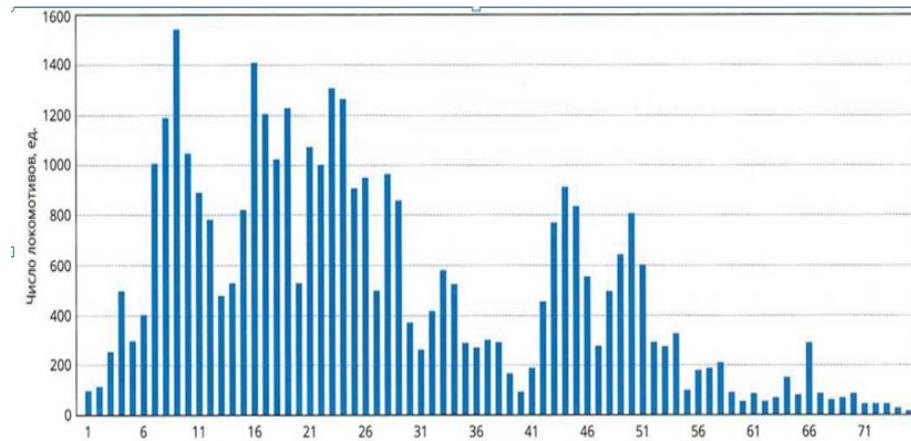


Рис.3. Численность эксплуатируемых в Северной Америке локомотивов различного возраста

В то же время число новых локомотивов, которые железные дороги приобретают у компаний-изготовителей, относительно невелико. Продолжается выполнение программ модернизации. Большую часть локомотивов, принятых в эксплуатацию в течение года, составили не вновь построенные, а прошедшие модернизацию и ремоторизацию тепловозы (рис.3)

В течение первых примерно 10 лет службы достаточно мощные новые локомотивы используются как магистральные, прежде всего на железных дорогах первого класса. В дальнейшем они могут быть переданы на региональные или малые железные дороги либо отправлены на переоборудование и модернизацию. Наконец, прослужив достаточно долго, в некоторых случаях 60-70 лет, локомотивы продолжают работу в качестве маневровых.

Локомотивы мощностью 4000 л.с. и более по-прежнему составляют большую часть парка. В 2022 г., как и годом раньше, на их долю пришлось 56% общей численности (рис.4).

Грузовые тепловозы мощностью от 2000 до 3999 л. с. в 2022 г. составляли 32% общей численности парка. В 2021 г. их доля была равна 33%, в 2012 г. — 38%.

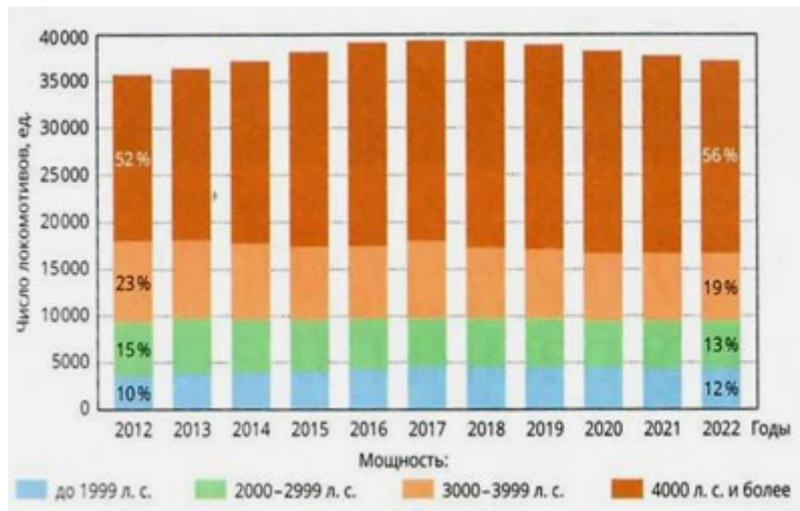


Рис.4. Доля локомотивов различной мощности в общей численности парка

Практически все локомотивы, построенные или прошедшие модернизацию в последние 5 лет, имеют мощность 4000 л.с. или выше. Парк продолжают пополнять и тепловозы меньшей мощности, однако темпы их поступления снижаются. В основном это модернизированные локомотивы, а новые тепловозы данной группы предназначаются только для маневровой работы.

На долю шестиосных тепловозов в Северной Америке приходится до 68% численности парка. Большинство таких локомотивов построено в последние 30 лет.

При сохранении тенденции к уменьшению общей численности парка локомотивов железных дорог Северной Америки в 2022 г. отмечалось увеличение доли шестиосных тепловозов значительной мощности тяговым приводом переменного тока. В немалой степени парк обновляется за счет модернизации и ремоторизации.

Источники: *zdmira.com* №7 стр.45-47;

По материалам сайта *freightwaves.com* (англ.яз.);

По материалам сайта *railinc.com* (англ.яз.).