

# Локомотивы грузовых железных дорог Северной Америки

В 2007 г. североамериканские железные дороги первого класса должны были получить несколько сотен новых грузовых тепловозов. Относительное снижение объемов перевозок повагонными отправками и интермодальных в первые 15 недель 2007 г. не требовало от железных дорог США и Канады столь же активного, как годом ранее, стремления к усилению локомотивных парков. Тем не менее железнодорожные компании продолжали приобретать локомотивы по заказам, размещенным в предыдущие несколько лет, и заменять старые тепловозы новыми, отличающимися большей топливной экономичностью и меньшим вредным воздействием на окружающую среду.

Кроме того, на некоторых железных дорогах первого класса наблюдался общий рост объемов перевозок по сравнению с тем, что было 3 или 4 года назад. Прогнозировался рост перевозок некоторых грузов, в

Локомотивный парк железных дорог Северной Америки первого класса

Год	Число локомотивов, находящихся в эксплуатации, ед.	Суммарная мощность, млн. л. с./кВт	Число приобретенных и арендованных новых локомотивов, ед.	Число приобретенных модернизированных локомотивов, ед.
1992	18 004	49,5/36,4	321	139
1993	18 161	50,4/37,1	504	203
1994	18 505	52,4/38,55	821	393
1995	18 812	55,1/40,5	928	201
1996	19 269	57,5/42,3	761	60
1997	19 684	60,2/44,3	743	68
1998	20 261	63,3/46,55	889	172
1999	20 256	64,8/47,65	709	156
2000	20 028	65,3/48,0	640	81
2001	19 745	64,7/47,6	710	45
2002	20 506	69,3/50,97	745	33
2003	20 776	70,9/52,15	587	34
2004	22 015	76,1/56,0	1 121	5
2005	22 779	79,0/58,1	827	84
2006	23 732	82,5/60,7	922	158

Примечание. 1. Данные за 2006 г. являются предварительными.  
2. Железные дороги, не входящие в число компаний первого класса, эксплуатируют около 4000 локомотивов

частности угля, и в интермодальных сообщениях.

В таблице представлены сведения по численности и мощности эксплуатируемых, закупаемых новых и модернизированных локомотивов железных дорог первого класса (по данным Ассоциации американских железных дорог).

## Новые локомотивы в Канаде

Руководство железной дороги Canadian National (CN) прогнозировало рост интермодальных перевозок начиная с осени 2007 г. в результате открытия терминала в г. Принс-Джордж (провинция Британская Колумбия). Этот комплекс предназначен для переработки импортных грузов в контейнерах, идущих через новый порт Принс-Руперт в Торонто, Монреаль (оба — Канада), Чикаго и Мемфис (оба — США).

Расчитывая на рост перевозок и заботясь о модернизации парка тягового подвижного состава, железная дорога CN в 2007 г. планировала приобрести у компании Electro-Motive Diesel (EMD) 50 тепловозов серии SD70M-2 (рис. 1) и у компании GE Transportation (GETS) — 15 тепловозов семейства Evolution. Эти шестиосные локомотивы с тяговой передачей постоянного тока имеют мощность порядка 3200 кВт.

## Обновление парка локомотивов в США и Мексике

Продолжавшийся в течение 2006 г. рост объемов перевозок побудил железную дорогу Norfolk Southern (NS) перенести поставки десяти тепловозов серии ES40DC семейства Evolution с тяговой передачей постоянного тока мощностью 2900 кВт производства GETS (рис. 2) на декабрь 2006 г., тогда как ранее планировалось получить их в 2007 г. Нынешние тенденции к увеличению перевозок свидетельству-



Рис. 1. Первые тепловозы SD70M-2 железной дороги CN



Рис. 2. Тепловозы серии ES40DC железной дороги NS

ют о том, что потребуются дополнительные поставки локомотивов.

NS также собиралась приобрести у GETS еще 53 тепловоза ES40DC с тяговой электропередачей постоянного тока.

Кроме того, NS планировала модернизировать 23 тепловоза серии GP40, построенных в 1960-е годы тогдашним отделением EMD корпорации General Motors, до уровня тепловозов серии GP40-2, приспособленных для питания тяговых двигателей бустерных секций, ана-

логичным образом модернизировать шесть тепловозов серии GP38 в тепловозы серии GP38-2, переделать восемь тепловозов серии GP50 в тепловозы серии GP38-3 меньшей мощности, а также оснастить шесть шестиосных и две четырехосные бустерные секции кабинами управления.

Ряд локомотивов будет модернизирован для выполнения маневровой и местной поездной работы.

Железная дорога Kansas City Southern (KCS) в декабре 2006 г.

также получила новые локомотивы — 22 тепловоза серии ES44AC семейства Evolution компании GETS с тяговой передачей переменного тока мощностью 3200 кВт (рис. 3). Еще восемь тепловозов ES44AC были поставлены KCS в январе 2007 г.

К концу 2007 г. KCS должна была получить в общей сложности 50 тепловозов серии ES44AC компании GETS и 70 локомотивов серии SD70ACe компании EMD мощностью 3100 кВт с тяговой передачей переменного тока. По завершении намеченных поставок численность эксплуатируемого парка локомотивов KCS в США достигнет 507 ед., а парка локомотивов дочерней железной дороги Kansas City Southern de México de R. L. de C. V. в Мексике — 415 ед.

В 2008 г. KCS приобретет у GETS еще 30 тепловозов серии ES44AC и у EMD — 30 тепловозов серии SD70ACe.

Первоначально железная дорога планировала приобрести по 30 тепловозов GETS и 30 тепловозов EMD как в 2007, так и в 2008 г. Однако затем было решено расширить программу закупок: приобрести 80 тепловозов серии ES44AC и 70 тепловозов серии SD70ACe в 2007 г. и по 30 тепловозов каждой серии в 2008 г. Такое решение обусловлено стремлением к повышению топливной экономичности локомотивного парка и снижению эмиссии выхлопных газов.

В результате осуществления с декабря 2006 г. ускоренного плана поставки новых локомотивов число тепловозов с тяговой передачей переменного тока, соответствующих установленным Агентством по защите окружающей среды (EPA) нормам Tier II, в эксплуатируемом в двух странах локомотивном парке достигнет 243 ед.

KCS планировала обновлять подвижной состав с коэффициентом замещения трех старых локомотивов с тяговой передачей постоянно-

го тока двумя новыми локомотивами с передачей переменного тока.

Тем временем железная дорога Union Pacific (UP) продолжала обновлять свой парк маневровых локомотивов, закупая тепловозы с пониженным уровнем эмиссии выхлопных газов и повышенной топливной экономичностью. К сентябрю 2007 г. компания должна была приобрести 60 тепловозов типа Gen-Set мощностью 1500 кВт постройки компании National Railway Equipment. UP будет использовать эти локомотивы, у которых содержание вредных веществ в выхлопных газах снижено примерно на 80%, а потребление топлива на 16% по сравнению с традиционными маневровыми тепловозами, на сортировочных станциях в регионе Лос-Анджелеса. Новые локомотивы заменят примерно 95 старых маневровых тепловозов меньшей мощности.



Рис. 3. Тепловозы серии ES44AC железной дороги KCS

К концу 2007 г. UP должна была приобрести в общей сложности 144 маневровых и 300 магистральных тепловозов. Суммарные затраты компании на закупку новых экологи-

чески чистых локомотивов начиная с 2000 г. превысили 5 млрд. дол.

*J. Stagl. Progressive Railroading, 2007, № 5, р. 60, 62.*



**Журнал «Железные дороги мира»  
и издательство «Интекст»**



## ПОИСК И ОБОБЩЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

**о зарубежных рынках и инновациях  
в области магистрального и промышленного  
железнодорожного, а также городского рельсового транспорта**

**для компаний,  
выходящих на внешний рынок,  
заинтересованных в инновационных решениях,  
ищущих поставщиков комплектующих.**

**Обзоры техники для железнодорожного  
и городского рельсового транспорта**

**Статистическая информация**

**Подборки статей и других материалов  
по железнодорожной тематике**

**Заинтересованные организации просим обращаться в редакцию журнала «Железные дороги мира»  
по телефону (499) 317-55-65 и электронной почте [zdm@css-rzd.ru](mailto:zdm@css-rzd.ru)**