

نقشه راه دستیابی به لکوموتیو باری درخواستی بازار با توجه به پیشینه بازار

دکتر عباس قربانعلی‌بیگ، معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن و کارشناس حمل و نقل

سایت شرکت آلتستوم در خبر ۲۷ اکتبر ۱۹۹۹ نوشته است: آلتستوم قرار است ۱۰۰ لکوموتیو دیزل الکتریک برای ایران تامین نماید، ارزش قرارداد لکوموتیو AD۴۳ با قدرت ۴۳۰۰ اسب و برای حمل و نقل باری و مسافری مبلغ ۱۹۲ میلیون یورو بود. در ادامه این خبر نوشته شده شرکت آلتستوم با سابقه ساخت بیش از ۲۰ هزار لکوموتیو دیزل الکتریک در فرانسه، انگلیس و اسپانیا برای بیش از ۷۰ شرکت راه‌آهن در کل جهان در شش زمینه تولید و انتقال انرژی، حمل و نقل و ... فعالیت دارد.

کشش مداوم لکوموتیو دوم با وزن ۱۶۷ تن (بار محوری ۲۸ تن) حدود ۳۷۰ کیلونیوتن بوده در حالی که ضریب چسبندگی آن ۲۱٪ اعلام شده (Locomotive Application Guide ۱۹۹۴) و ضریب چسبندگی لکوموتیو اول با وزن ۱۶۰ تن ۱۸٪.

هرچند سیستم کنترل این لکوموتیوها از نوع میکروپروسسوری (با چسبندگی ۳٪ بالاتر از انواع قدیمی) است اما از قابلیت آن استفاده نمی‌شود و این درحالی است که لکوموتیوهای چینی با بار محوری ۲۳ تن از چسبندگی ۲۶٪ و حتی لکوموتیوهای DC روسی با بار محوی ۲۴ تن نیز از همین فناوری حدود ۳۰ سال پیش بهره می‌برند. این رویکرد با افزایش بارمحوری لکوموتیوهای جدید به ۲۵ تن، کشش هر لکوموتیو را به بیش از ۳۹۰ کیلونیوتن (مشابه لکوموتیوهای روسیه) می‌رساند و کشش دو لکوموتیو مذکور از سه لکوموتیو موجود بیشتر خواهد بود که نه تنها پاسخگوی نیاز شرکت‌های داخلی بلکه بازار بین‌الملل و همسایگان خواهد بود (البته باید برای موتور دیزل این لکوموتیوها با فناوری ۵۰ سال پیش که تولید آن متوقف شده هم فکری نمود).

کششی ۳۰۰۰ اسب و نیروی کشش ۲۴۵ کیلونیوتن) از کره جنوبی اقدام نمودند و چند شرکت هم برای خرید لکوموتیوهای نو چینی (با توان ۵۰۰۰ اسب و کشش ۳۴۰ کیلونیوتن) و پس از آن لکوموتیوهای ۴۰۰۰ اسب اقدام نمودند.

با افزایش تقاضای شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو و یا مالک واگن برای خرید لکوموتیو باری، شرکت‌های سازنده هم برای طراحی و ساخت لکوموتیوهای دیزلی با الگوی GT۲۶ ولی با ظاهری متفاوت اقدام نمودند که در جای خود ارزشمند است در حالیکه این لکوموتیو برای خرید دست دوم مناسب بوده ولی برای طراحی و ساخت یک لکوموتیو جدید، بهینه و مطلوب نیست.

علت این امر در فناوری پنجاه ساله ضریب چسبندگی است که در محدوده ۲۰٪ می‌باشد (سری اول لکوموتیوهای GT۲۶CW ایران مشابه SD۴۰ آمریکا که تولید آن از ۱۹۶۶ آغاز شد و سری دوم GT۲۶CW-۲ مشابه لکوموتیوهای SD۴۰-۲ می‌باشد که تولید آن از ۱۹۷۲ یعنی پنجاه سال پیش آغاز و بدلیل مطلوبیت آن برای شرکت‌های خصوصی راه‌آهن آمریکا بیش از ۴۰۰۰ دستگاه برای شرکت‌های مذکور ساخته شد در حالی که نوع قبلی کمتر ۱۳۰۰ دستگاه تولید شد)

سایت گروه مینا نیز در مورد ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو مسافری (ER۲۴PC) نوشته است: پروژه لکوموتیو ایران سفیر همزمان با شروع فعالیت شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مینا آغاز شد و مهندسی، تامین و ساخت ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو دیزل الکتریک به واسطه انتقال دانش فنی از شرکت زیمنس در همان ابتدای کار این شرکت کلید خورد.

علاوه بر این دو، تعدادی از لکوموتیوهای مانوری ME۱۰ شرکت کراس مافایی آلمان (که اکنون از محصولات زیمنس بشمار می‌رود) در سال ۱۳۷۲ برای فولاد مبارکه اصفهان در شرکت واگن پارس همزمان با ساخت بخش‌هایی از بدنه و ... مونتاژ گردید.

فناوری ساخت لکوموتیوهای شش محوره آلتستوم برای ساخت هشتاد دستگاه طی قراردادی به شرکت واگن پارس منتقل گردید و هرچند این لکوموتیوها به دلیل قابلیت تراکشن موتورهای AC برای هر دو کاربرد باری و مسافری طراحی شده بود ولی با تغییرات مراحل بعدی لکوموتیوها به دو دسته باری (۷۰ دستگاه) و مسافری (۳۰ دستگاه با سرعت ۱۵۰) تغییر یافت ولی از قابلیت مسافری آن استفاده نشد و حدود ۳۰٪ قابلیت باری آن نیز استفاده نگردید (ضریب چسبندگی و بار محوری).

موتورهای دیزل هر دو نوع لکوموتیو اصلی با قدرت ۴۲۰۰ و ۳۲۰۰ اسب بخار نیز در شرکت دسا (دیزل سنگین ایران) مونتاژ و تست شدند و با وجود اهداف و توافقات انتقال تکنولوژی برای موتورها، شوربخانه هر دو نوع موتور به گلوگاه اصلی بدل شدند.

پس از برنامه خصوصی سازی (با الگوی تفکیک عمودی و امکان خرید ناوگان)، چند شرکت برای خرید لکوموتیوهای دست دوم GT۲۶ (با توان

