




Некоммерческое партнерство
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»

УТВЕРЖДАЮ
Президент НП «ОПЖТ»


«29» 03 2019 г.

ПРОТОКОЛ

заседания Комитета по координации локомотивостроения и их компонентов
Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной
техники»

22 марта 2019 г.

г. Москва

№ ККЛчК18П

Список участников прилагается (Приложение №1).

Повестка:

1. Рассмотрение предложений по корректировке ГОСТ Р 31967-2012 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Выбросы вредных веществ с отработавшими газами. Нормы и методы определения» и ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения».
2. Актуализация (сокращение) сроков службы локомотивов с учётом ускоренного морального старения в современных условиях развития локомотивостроения.
3. Рассмотрение предложений ВНИКТИ по корректировке (разработке) государственных стандартов.

Вступительное слово:

Вице-президент, председатель комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» В.В. Шнейдмюллер

Выступили с докладом:

По первому вопросу - Главный конструктор проекта ООО «Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ» А.О. Архипов

По второму вопросу - Заместитель главного конструктора ОП ООО «ТМХ Инжиниринг» в г. Брянск Ю.А. Дуликов

В прениях по докладам выступили:

Заведующий отделением ОАО «ВНИИЖТ» - А.В. Заручейский

Начальник отдела стандартизации АО «ВНИКТИ» В.И. Драгун

Руководитель управления по развитию дизелестроения АО «Трансмашхолдинг» -
А.Н. Терёхин

Заместитель генерального директора по инжинирингу АО «СТМ» Л.В. Кузнецов

Начальник отдела новых локомотивов и эксплуатационных испытаний
ПКБ ЦТ ОАО «РЖД» В.В. Зак

Главный конструктор АО «Пензадизельмаш» В.А. Миронов

Заслушав и обсудив представленный доклад и выступления

с мест, участники заседания приняли решения:

1. Отметить информацию вице-президента, председателя комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПДЖТ» В.В. Шнейдмюллера о необходимости рассмотрения вопроса применения действующих стандартов на тепловозы с двигателями внутреннего сгорания и актуализации сроков применения отдельных этапов этих стандартов в части нормирования выбросов вредных веществ.
2. Принять к сведению доклад главного конструктора проекта ООО «Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ» А.О. Архипова «Рассмотрение предложений по корректировке ГОСТ Р 31967-2012 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Выбросы вредных веществ с отработавшими газами. Нормы и методы определения» и ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения»».

А.О. Архипов в своём докладе отметил, что нормативная база ГОСТ 33754 не коррелируется с методикой вычисления удельных средневзвешенных выбросов вредных веществ с отработавшими газами, приведенной в ГОСТ 31967.

Данная методика не обеспечивает достоверности результатов в силу сложности, а зачастую и невозможности измерения с достаточной степенью достоверности базовых параметров в условиях тепловоза.

Особое внимание в докладе было уделено срокам поэтапного ужесточения требований к вредным выбросам, нормам вредных выбросов и методам их измерения, предусмотренных ГОСТ 33754-2016 «Выбросы вредных веществ и дымность отработавших газов автономного тягового и моторвагонного подвижного состава. Нормы и методы определения», входящего в перечень поддерживающих стандартов ТР ТС 00-2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

Выполнение требований ГОСТ 33754, вступающих в силу с 2020 г. и 2025 г. потребует существенной доработки систем очистки новых тепловозов, связанных с ужесточением требований по степени фильтрации воздуха и топлива, применением систем нейтрализации, введением фильтрации отработавших газов. Выполнение этих требований приведёт к существенному и неоправданному усложнению конструкции новых тепловозов, т.к. влечёт за собой снижение к.п.д. и полезной мощности тепловоза, а также значительное увеличение эксплуатационных затрат.

3. Принять к сведению доклад заместителя главного конструктора ОП ООО «ТМХ Инжиниринг» в г. Брянск Ю.А. Дуликова «Актуализация (сокращение) сроков службы локомотивов с учётом ускоренного морального старения в современных условиях развития локомотивостроения».

Докладчик отметил, что темпы развития машиностроительной отрасли в настоящее время диктуют всё более жесткие требования по соответствию находящихся в эксплуатации локомотивов современным техническим и эксплуатационным требованиям, которые постоянно пересматриваются с учётом непрерывного совершенствования перевозочного процесса.

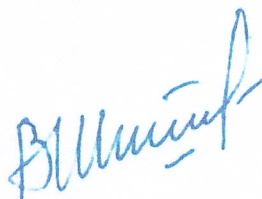
С учётом этого, применяемые в настоящее время сроки службы к новым локомотивам уже выступают в качестве фактора, сдерживающего эффективное развитие железнодорожной отрасли в целом. Кроме того, необходим баланс

между стоимостью жизненного цикла (включая затраты на модернизацию) и сроком службы локомотива.

Ю.А. Дуликов предложил от имени НП «ОПДЖТ» обратиться к руководству ОАО «РЖД» с просьбой комплексно рассмотреть этот вопрос под эгидой ОАО «РЖД», с привлечением всех заинтересованных сторон.

4. Отметить информацию начальника отдела стандартизации АО «ВНИКТИ» В.И. Драгун о том, что ранее направленный АО «ВНИКТИ» перечень стандартов, предлагаемый к рассмотрению на площадке НП «ОПДЖТ», уже находится в работе в соответствии с утверждённым планом работ по стандартизации.
5. Комитету по координации локомотивостроения и их компонентов НП «ОПДЖТ» направить письмо заместителю генерального директора – главному инженеру ОАО «РЖД» С.А. Кобзеву с просьбой оказать содействие со стороны ОАО «РЖД» в решении этого вопроса.

Вице-президент, председатель
Комитета по координации
предприятий локомотивостроения
и их компонентов



В.В. Шнейдмюллер