



**Некоммерческое партнерство
«ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»**

ПРОТОКОЛ

заседания Подкомитета по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу Комитета по локомотивостроению и их компонентов Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники»

05 ноября 2020 г.

Видео-конференция

№ ПКПТ-8П

Председатель

С.В. Перов

Список участников прилагается (Приложение №1).

Повестка:

1. Перспективное развитие и использование экологически чистого моторвагонного подвижного состава на автономном ходу (с применением аккумуляторных батарей или топливных элементов) с запасом хода не менее 150 км.
2. Предложения импортозамещающих электрических соединителей для пассажирского подвижного состава.

Вступительное слово:

1. Председатель подкомитета по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу Комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» С.В. Перов.

Выступили с докладами:

По первому вопросу:

1. Начальник отдела скоростных поездов Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Филиал ОАО «РЖД»
Быстранов Вячеслав Евгеньевич
«Перспективное развитие и использование экологически чистого моторвагонного подвижного состава на автономном ходу (с применением аккумуляторных батарей) с запасом хода не менее 150 км.»
2. Заместитель директора научного центра «Тяга поездов» АО «ВНИИЖТ»
Заручейский Андрей Викторович
«Пригородный подвижной состав автономной тяги. Альтернативные виды силовые установки и виды топлива».
3. Генеральный директор ООО «Центр перспективных технологий ТМХ»
Карасев Денис Андреевич
«МВПС с автономным ходом»

По второму вопросу:

4. Генеральный директор ООО "Каскад-Электро"
Пирогов Олег Константинович
«Новые линейки импортозамещающей продукции для железных дорог»

Заслушав и обсудив представленные доклады
и сообщения, участники заседания приняли решения:

По первому вопросу:

1. Принять к сведению доклад начальника отдела скоростных поездов Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Филиал ОАО «РЖД» Быстранова Вячеслава Евгеньевича о «Перспективном развитии и использовании экологически чистого моторвагонного подвижного состава на автономном ходу (с применением аккумуляторных батарей) с запасом хода не менее 150 км.»

2. Отметить представленную начальником отдела скоростных поездов Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Филиал ОАО «РЖД» Быстранова Вячеслава Евгеньевича информацию:

– в мире известен опыт серийного использования автономного подвижного состава на аккумуляторной тяге с пробегом без подзарядки до 150 км;

– со стороны ЦДМВ сформированы укрупненные технические требования к МВПС с аккумуляторными батареями на основе анализа существующих неэлектрифицированных участков для их использования.

3. Принять к сведению доклад заместителя директора научного центра «Тяга поездов» АО «ВНИИЖТ» Заручейского Андрея Викторовича о «Пригородном подвижном составе автономной тяги. Альтернативные виды силовые установки и виды топлива».

4. Отметить представленную заместителем директора научного центра «Тяга поездов» АО «ВНИИЖТ» Заручейского Андрея Викторовича информацию:

– срок службы накопителей энергии зависит от их характеристик и того, как они заряжаются и разряжаются в процессе эксплуатации. Количество зарядов и разрядов влияет на их ресурс. Для примера, Мосгортранс планирует замену батарей в электробусах через 7 лет от начала эксплуатации;

– в Российской Федерации отсутствует необходимая нормативная база для подвижного состава на водородных и гибридных силовых установках;

– Правительством Российской Федерации выпущено распоряжение № 2634Р от 12.10.20202, посвященное плану по «Развитию водородной энергетики в Российской Федерации» (находится на сайте Правительства). Данное распоряжение содержит пункт по созданию соответствующей нормативной базы во всех отраслях;

– в России действует Технический Комитет по водородной энергетике;

– нормативную базу для использования водородного топлива необходимо разрабатывать как для подвижного состава, так и для объектов инфраструктуры (для производства, хранения, экипировки подвижного состава водородным топливом);

– при разработке нормативной базы по подвижному составу на водородном топливе целесообразно использовать наработки по стандартам, разработанным для локомотивов, использующих газомоторное топливо;

5. Принять к сведению доклад генерального директора ООО «Центр перспективных технологий ТМХ» Карасева Дениса Андреевича об «МВПС с автономным ходом».

6. Отметить представленную генеральным директором ООО «Центр перспективных технологий ТМХ» Карасевым Денисом Андреевичем информацию:

– проведенные исследования показали, что при существующей стоимости аккумуляторов и водородного топлива, стоимости силового оборудования для подвижного состава на их основе, тяговый подвижной состав на их основе уступает по стоимости жизненного цикла дизельному. Однако, со временем ожидается снижение стоимости как аккумуляторов, так и водородного топлива, а также силовых установок с его применением, что сможет сделать железнодорожный подвижной состав с их использованием конкурентоспособным;

– оценка экологической чистоты транспорта с применением альтернативных видов энергии (аккумуляторные накопители, водородные топливные элементы) должна включать в себя также и экологическую нагрузку, связанную с получением и утилизацией альтернативных видов энергии и их носителей (например, аккумуляторов).

7. Отметить информацию заместителя начальника департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Кудряшова Андрея Викторовича:

– ОАО «РЖД» заинтересовано в подвижном составе, использующем аккумуляторные, водородные и гибридные силовые установки. Существуют маршруты где данный вид подвижного состава будет актуален;

– ОАО «РЖД» прорабатывались вопросы с различными производителями подвижного состава по возможности производства и эксплуатации подвижного состава с водородными и аккумуляторными силовыми установками. По результатам проработки сделан вывод, что разработку подвижного состава на водородном топливе возможно вести только с поддержкой государства, поскольку необходима разработка новой инфраструктуры, требуется оценить ее влияние на экономику.

– ОАО «РЖД» ведет работы с ООО «ТрансЭнерго» по увеличению срока службы аккумуляторных батарей. Аккумуляторные батареи нового типа установлены на вагон-ресторан для «Рускеальского экспресса». Они занимают меньше места, при этом не требуют обслуживания в течение 10 лет. Выводы о целесообразности применения таких батарей будут сделаны по результатам опытной эксплуатации.

8. Отметить информацию председателя Подкомитета по пассажирскому, моторвагонному, скоростному и высокоскоростному подвижному составу Комитета по координации предприятий локомотивостроения и их компонентов НП «ОПЖТ» Перова Сергея Викторовича о том, что при сравнении стоимости обслуживания дизельного и аккумуляторного подвижного состава, в стоимость обслуживания аккумуляторного подвижного состава необходимо включать замену батарей на всем сроке службы.

9. Обратить внимание предприятий промышленности, заинтересованных в создании и применении автономного подвижного состава на водородном топливе на необходимость создания нормативной базы для подвижного состава с подобными видами силовых установок.

По второму вопросу:

10. Принять к сведению доклад генерального директора ООО "Каскад-Электро" Пирогова Олега Константиновича о «Новых линейках импортозамещающей продукции электрических соединений для железных дорог».

11. Отметить представленную генеральным директором ООО "Каскад-Электро" Пироговым Олегом Константиновичем информацию, что стоимость импортозамещающих соединителей производства ООО "Каскад-Электро" по сравнению с импортными ниже на величину от 12,5 до 26% по состоянию на 2019 год.

Председатель подкомитета по
пассажирскому, моторвагонному,
скоростному и высокоскоростному
подвижному составу Комитета по
локомотивостроению и их
компонентов



С.В. Перов