

Концепция организации в г.Харькове разработки и производства современного экологичного общественного транспорта.

Гуменюк В.П., ООО «Украинская технологическая компания «СКИФ»

Исходные предпосылки

В недалеком прошлом г.Харьков был общепризнанной индустриальной столицей Украины и на сегодняшний день еще обладает квалифицированными кадрами рабочих, инженеров и ученых, а также свободными производственными площадями где без больших финансовых затрат можно организовать производство общественного транспорта для нужд КП «Харьковпасс» и других регионов Украины. В г.Харькове с 2004г. ООО «УТК «СКИФ» разработан и производится городской автобус большой пассажироместимости модели СКИФ-5204, который успешно эксплуатируется в городах Николаев, Кировоград, Донецк, Купянск, Харьков. В городе есть КП «ВАРЗ», которое в недалеком прошлом осуществляло ремонт подвижного состава городского электротранспорта не только для нужд города, но и многих городов Украины, а сейчас практически не имеет заказов. Можно назвать и ряд других предприятий обладающих производственными площадями и квалифицированными кадрами.

Текущая ситуация в сфере городского электротранспорта.

В европейских странах в последнее время ведутся работы по пропаганде и внедрению троллейбусов в систему городского транспорта в силу их экологичности, более низких эксплуатационных затрат в сравнении с автобусами. Но там еще силен консерватизм в отношении этого вида транспорта как «транспорта для бедных» и так называемого «визуального загрязнения» городов (имеются в виду опоры, провода, стрелки). Во многих странах бывшего СССР (в том числе и в Украине) имеется хорошо развитая троллейбусная и трамвайная сеть, но с морально и физически устаревшим подвижным составом. Недостаток средств на ремонт подвижного состава и инфраструктуры, на закупку нового подвижного состава привел к стратегии уничтожения городского электротранспорта. Другой важной составляющей этого процесса является дороговизна нового подвижного состава (троллейбусов в частности, минимальная стоимость которых в ценах 2009г. составляла 1,4 млн. грн.).

На этом фоне следует отметить и позитивный момент. Вышли на маршруты города, созданные при поддержке городских властей, комфортабельные трамваи ТЗ-ВПА на современном асинхронном тяговом приводе и с оригинальным внешним дизайном, а в конце 2009г. в прессе и на телевидении широко освещался вопрос создания очередной новинки – харьковского троллейбуса. В этом плане рабочей группой из специалистов КП «ВАРЗ», ООО «УТК «СКИФ», ХНАГХ разработан

«Проект создания харьковского троллейбуса». Данный «Проект...» одобрен бюджетным комитетом Харьковского городского совета. Целью «Проекта...» является создание и производство троллейбусов для нужд КП «Харьковпасс» с лимитной ценой серийного образца не более 1,2 млн. грн. Принцип проекта заключается в создании троллейбуса на базе выпускаемого в г. Харькове автобуса СКИФ-5204. Хочется надеяться, что с принятием бюджета города на 2010г. в нем отдельной строкой будет прописано финансирование КП «ВАРЗ» для реализации «Проекта...».

3 Текущая ситуация в сфере городских автобусов.

Общезвестно, что самостоятельно городской электротранспорт не может обеспечить городские пассажирские перевозки. В Украине пассажирские перевозки автобусами практически повсеместно осуществляются частными предприятиями (ОАО, ООО и др.). Данный фактор (начиная с 1991г.) на многие годы определял структуру автобусного парка. Частные перевозчики, не имея достаточных финансовых ресурсов, могли приобретать только сравнительно недорогие автобусы малого класса. Пройден известный этап «газелизации» пассажирских перевозок и наступил этап перевозок автобусами среднего класса (Богдан, Эталон и др.). Однако и до настоящего времени существуют известные проблемы с экологией, транспортными «пробками» и аварийностью на городских улицах. Становится понятным и оправданным создание структур типа КП «Харьковпасс», где под одним началом будут сосредоточены все виды городского транспорта, и можно будет составить оптимальную транспортную схему города. В ней несомненно найдется место и городским автобусам большой пассажироместимости, хотя справедливости ради следует отметить, что малые автобусы на отдельных маршрутах незаменимы. С учетом постоянно ужесточающихся экологических норм по выхлопу двигателями внутреннего сгорания (ДВС) в этом году мы перешли на производство автобусов с двигателями Cummins, отвечающим экологическим нормам EURO-3 и с низкопольной конструкцией салона. Надеемся на заинтересованность в наших автобусах со стороны КП «Харьковпасс» учитывая подготовку города к проведению футбольных матчей ЕВРО-2012. Однако, если вернуться к теме экологичности автобусов, то следует отметить мировую тенденцию применения в городских автобусах гибридных силовых установок (в частности, дизель-электрической силовой установки), где дизель или бензиновый ДВС работает в стационарном, наиболее экономичном с точки зрения расхода топлива и токсичности выхлопа режиме и вращает генератор. Вырабатываемая генератором электроэнергия через систему управления поступает на тяговый электродвигатель, вращающий ведущие колеса. Такая схема привода позволяет снизить расход топлива на 30-40% и токсичность выхлопа на 90%. Нами проведена оценка возможности применения гибридной силовой установки при производстве автобусов СКИФ-5204. ГП завод «Электротряжмаш» разработал технические предложения по

созданию комплекта электрооборудования для гибридного силового привода применительно к автобусу СКИФ-5204 и готов его производить при условии финансирования работ по разработке технической документации с последующей передачей ее в производство. Как видим, проблема здесь не в технической составляющей, а скорее в экономической и законодательной. Гибридный автобус дороже примерно на 25% относительно традиционного и в европейских городах для их приобретения предоставляются льготные кредиты, снижаются налоги и реализуются другие стимулирующие мероприятия. Для стимулирования производства гибридных автобусов и получения экологически «чистого» города должна быть разработана местная программа (пока нет национальной), которая выведет производство автобусов в г.Харькове впервые в Украине на качественно новый уровень, что в последствии окупится и будет приносить прибыль. И тогда не придется закупать дорогие зарубежные автобусы. Наш ближайший сосед – Россия на выставке «Интеравто-2009» в г.Москве уже представляла экологичный гибридный автобус ЛиАЗ-5292 который прошел сертификационные испытания и готовится к серийному выпуску.

4 Суть концепции.

Суть концепции – объединить имеющийся научный и производственный потенциал на благо г.Харькова и его жителей. Как это сделать не может быть изложено в рамках этого доклада. Возможно, для этого потребуются отдельная научно-практическая конференция или другая форма обсуждения затронутых вопросов.