Почтовый адрес: 644046, г. Омск, Пр. К. Маркса, д. 41 а/я 5714 ИНН 5504070334 КПП 550401001 Тел.: (3812) 30-36-75, 30-37-65

Факс: (3812) 30-36-75

www.ncpard.ru sog1@alektogroup.com



ЦЕНТР ПОДДЕРЖКИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЭНЕРГЕТИКИ И КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Некоммерческое партнерство (НП "ЦПРЭиКХ")

Исх. № 016/ОС/19 от 28.02.2019 г.

<u>КОМУ:</u> Мэру города Омска Фадиной О.Н. 644043, Россия, Омск, ул. Гагарина, 24

ТЕМА: Закупка электробусов для нужд г. Омска

Уважаемая Оксана Николаевна!

Из открытых источников информации стало известно, что 7 февраля 2019 г. на прессконференции директор департамента транспорта омской мэрии Александр Вялков рассказал журналистам, что для Омска планируют закупить партию электробусов. Этот транспорт, с его слов, более экологичный, мобильный и комфортный. Александр Вялков отметил, что мэрия не планирует пока покупать новые автобусы. От покупки новых троллейбусов власти тоже решили отказаться.

Предприятия разработчики и производители оборудования для анализа и обслуживания аккумуляторных батарей (анализатор ЭХИП AEA30V и активатор ЭХИП AEAC-12V), входящие в состав НП «ЦПРЭиКХ», проводили исследования для российского подразделения альянса Renault—Nissan—Mitsubishi по аккумуляторным батареям, применяемым в электромобиле «Лада-Эллада».

Renault–Nissan–Mitsubishi представил на исследование как новые, так и находящиеся в эксплуатации элементы WB-LYP90AHA (производства WINSTON BATTERY) литий-железофосфатные (LiFePO₄) аккумуляторы номинальным напряжением 3,2 В, номинальной емкостью 90 Ач по результатам исследования при низких температурах показали следующие результаты:

- Находящиеся в эксплуатации элементы WB-LYP90AHA При температуре окружающей среды -10°C разрядная емкость элементов Qd снижается на 24-35% (в сравнении с нормальными условиями). Относительно заявленной производителем номинальной емкости (90 Aч), значения разрядной емкости составляют ~52-71% (в зависимости от степени деградации элемента). Различие между емкостями однотипных элементов достигает 26%, что недопустимо при использовании таких элементов в батарее.
- Новые элементы WB-LYP90AHA При температуре окружающей среды -10°C разрядная емкость элементов Qd снижается на 31% (в сравнении с нормальными условиями) и находится в диапазоне 63-70 Aч, что на ~26% ниже заявленной производителем номинальной емкости. Различие между емкостями однотипных элементов не превышает 11%.

Мы, к сожалению, привыкли, что работники администрации города Омска, не понимают смысла заключений, которые технически обоснованы (письмо исх. № 005/ОС/19 от 31.01.2019 г.). Однако, если специалисты администрации города Омска, не доверяют мнению специалистов некоммерческого партнерства, то может быть мнение иногородних специалистов уже столкнувшимися с реальными проблемами (техническими и экономическими) эксплуатации электробусов в Москве откроет им глаза, на то что закупка электробусов это сложное, и не всегда экономически выгодное мероприятие.

Из открытых источников информации: «....17 декабря 2018 года в Москве на маршруты не вышел ни один электробус. Всего же на трех троллейбусных маршрутах... должно ходить около 26 электробусов.... проблемы начались еще в пятницу, 14 декабря, хотя в этот день и вовсе было не холоднее -2 градусов. ... По мере снижения температуры ситуация усугублялась. Позже троллейбусному парку всё же удалось вывести на маршруты

несколько машин, но они были с неисправной навигацией, поэтому не отображались в системе "Транснави", также в условиях мороза машины быстро разряжались. О том, что подобные проблемы могут возникнуть в зимние месяцы, ранее предупреждали эксперты. Для обогрева аккумуляторных батарей и пассажирского салона "экологически чистых" по версии московских чиновников электробусов используется всё тот же дизельный отопитель и при температуре воздуха -10 расход дизельного топлива составляет 4,2 литра в час. В итоге за 20 часов работы электробуса он потребляет 84 литра дизельного топлива, как и обычный дизельный автобус...».

Доцент кафедры электротехнических комплексов автономных объектов И электрического транспорта национального исследовательского университета МЭИ Владимир Глушенков дал «Российской газете» (№ 7553 от 25.04.2018) исчерпывающий комментарий по неэкономичности электробусов. «Есть ошибочное мнение, что электробус - это замена троллейбусу. За границей ими заменяют автобусы, потому что это экологично. Но при этом в силу технических особенностей электробус потребляет электричества на 25 процентов больше, чем троллейбус. Ограниченная мощность энергоисточника снижает скорость транспорта. Дополнительно потребуются затраты на новую инфраструктуру - тяговые и зарядные станции, количество и мощность которых должны быть достаточными для целого парка. Капитальные вложения можно снизить, сохранив троллейбусы и разместив зарядные устройства на машинах. При высокой стоимости и малом сроке службы современных аккумуляторных батарей для электробусов в обслуживании они могут стать «золотыми»».

Что же это за технические особенности, при которых расход энергии возрастает на четверть? Все просто: троллейбусный электромотор питается непосредственно от проводной сети. Для движения электробуса требуется дополнительное звено в виде зарядных станций и аккумулятора (с потерями на каждом этапе преобразования энергии), с большим расходом энергии на тягу для перемещения более тяжелых машин (аккумуляторы весят под 2 тонны), с худшими динамическими показателями ускорения и торможения. Ради чего? Чтобы хуже и дороже выполнять ту же работу, что и троллейбусы - перевозить пассажиров по маршрутам с проложенной контактной сетью.

Нам неизвестно, кто проводил, и проводил ли вообще в мэрии, расчет эффективности от использования электробусов и другого транспорта с электрическими двигателями в городе Омске. Нам неизвестно, знакомились ли в мэрии Омска с опытом кантонов и муниципалитетов Швейцарии по этим вопросам (для справки - мы знакомились, причем не за счет муниципального бюджета). На сегодняшний момент специалисты предприятий, являющихся членами некоммерческого партнерства, находятся в постоянном контакте с работниками ФГУП «Мосгортранс», и проводят совместные исследовательские работы по минимизации затрат на эксплуатацию подвижного состава. Для чиновников же Омской мэрии мнение наших специалистов не являются «мнением специалистов».

Омские чиновники, или под влиянием лобби «производителей» электробусов и зарядных станций, или ради пиара, готовы бесцельно тратить средства муниципального бюджета, который со слов губернатора А. Буркова фактически является банкротом.

Руководствуясь Законом «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» № 59-Ф3 от 02.05.2006

ПРЕДЛАГАЮ ВАМ:

- 1. Провести рабочую встречу представителей НП «ЦПРЭиКХ» с работниками Департамента транспорта администрации города Омска на предмет обсуждения целесообразности покупки электробусов и финансовых затрат по их эксплуатации, в том числе в сравнении с троллейбусами и трамваями.
- 2. Предоставить сведения, за счет каких источников финансирования будет осуществляться покупка электробусов, их обслуживание и развитие инфраструктуры, т.е. зарядных станций.

Директор НП «ЦПРЭиКХ»

/О.Г. Сёмкин/