

21.12.2016: ГАЗОВЫЙ ПРИГОРОДНЫЙ ПОЕЗД

Использование компримированного и сжиженного природного газа на железнодорожном транспорте имеет давнюю историю. Успешные работы в этой области ведут Россия, США, Канада, Китай, Индия. Теперь к ним присоединяется Испания.



В рамках стратегии внедрения альтернативных видов топлива в Испании в 2016 – 2020 годах и во исполнение Директивы ЕС 2014/94/EU группа испанских компаний в составе Renfe (железнодорожная компания), Enagas и Gas Natural Fenosa (газовые компании) совместно с организациями Institut Cerda, ARMF и Bureau Veritas ведут подготовку опытной эксплуатации

первого в Европе и мире пригородного пассажирского поезда на СПГ.

Задача испытаний заключается в том, чтобы убедиться в жизнеспособности концепции, подготовить правовое, техническое, экономическое и экологическое обоснование проекта. Общая координация работ возложена на Institut Cerda. Интегратором со стороны железнодорожников является ARMF. Bureau Veritas осуществляет надзорно-сертификационное обеспечение. Участники проекта подготовят обоснование инвестиций в газификацию железнодорожного транспорта на неэлектрифицированных участках дорог.

Участник проекта также изучат возможности получения для реализации второго этапа проекта финансирования из средств Евросоюза, предназначенных для повышения экологической безопасности железнодорожных систем, входящих в ключевые транспортные коридоры.

Опытный поезд будет курсировать на 20-километровом участке Трубия – Баинья – Фригаредо в провинции Астурия (Астурийское княжество). Один из дизельных двигателей на двухсекционном поезде Class 2600 DMU (ширина колеи 1000 мм) будет заменен на газовый. Будет также установлена криогенная емкость для СПГ и сопутствующее оборудование. Такое решение позволит провести сравнительные испытания и выполнить технико-экономический и экологический анализ на одном и том же транспортном средстве.

Участники проекта надеются, что работа газового поезда обойдется дешевле, чем дизельной. Вероятно, снижение эксплуатационных затрат, а не повышение экологической безопасности, является более сильным побудительным мотивом и главным условием его реализации. Тем не менее, экологическая составляющая важна. Испанские железнодорожники рассматривают СПГ как один из инструментов сокращения выбросов CO₂ ниже 20 граммов на один пассажиро-километр. Доля дизельного топлива в железнодорожных перевозках Испании упала с 41% в 1990 году до 32% в настоящее время.

Е.Н. Пронин

Источники:

*www.gnvmagazine.com, www.tracks.lionel.com,
www.lngworldnews.com, www.lngindustry.com,
www.railwaygazette.com*