

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 15.01– 19.01

Британская компания Carillion объявила о подготовке к своей ликвидации

Knorr-Bremse продает ремонтное предприятие в Швеции компании Stadler

В метро Барселоны тестируют вертикально перемещаемые платформенные двери

Adidas выпустил кроссовки с встроенным проездным на берлинский общественный транспорт

GEFCO поглотила GLT

РЖД в 2017 году увеличили закупки рельсов на 11,5%, до 1,06 млн тонн

В новом здании Российской национальной библиотеки проложили железную дорогу для доставки книг!

В Иваново прокуратура прикрыла сайт "Зацеперов"

В Китае тестируется автоматизированная монорельсовая линия

Британская компания Carillion объявила о подготовке к своей ликвидации

Строительной компании, имеющей крупные подряды на железных дорогах Великобритании, пришлось пойти на такую меру после того, как переговоры с кредиторами и правительством о реструктуризации долга, состоявшиеся 15 января 2018 г., не принесли положительных результатов.

Верховным судом назначен арбитражный управляющий, которому будут помогать консультанты из корпорации PriceWaterhouseCoopers.

Carillion — вторая по величине компания, оказывающая услуги в сфере ремонта инфраструктуры оператору Network Rail с общей суммой контрактов 352 млн ф. ст., что составило 4,82 % общих расходов оператора инфраструктуры в 2015/2016 финансовом году. Carillion предупредила Network Rail о снижении прибыли в июле 2017 г., что побудило Network Rail приступить к разработке плана экстренных действий.

Carillion является ключевым игроком в реализации программы электрификации Network Rail посредством участия (50:50) в совместном предприятии Carillion Powerlines (CPL). В 2017 г. CPL заключило контракт стоимостью 260 млн ф. ст. на выполнение работ по электрификации магистрали Midland между Бедфордом, Кеттерингом и Корби, а также контракт на сумму 49 млн ф. ст. на электрификацию линии от Эдинбурга до Глазго через Шотс.

В 2017 г. совместное предприятие компаний Carillion, Eiffage и Kier получило два контракта на сумму 1,4 млрд ф. ст. на строительство первой очереди (190 км) высокоскоростной магистрали High Speed 2 между Лондоном и Бирмингемом. В компании Kier заявили, что ликвидация Carillion не скажется негативно на выполнении контракта.

В апреле 2016 г. Carillion заключила 9-летний контракт на сумму 120 млн ф. ст. с оператором Arriva Rail Northern на обслуживание более 460 станций, выполнение работ по уборке и утилизации отходов.

В 2014 г. Carillion предприняла три попытки слияния с Balfour Beatty, которые успеха не имели.

В компании работает около 43 тыс. чел., в том числе 20 тыс. на территории Великобритании

Knorr-Bremse продает ремонтное предприятие в Швеции компанию Stadler

Knorr-Bremse Nordic Rail Services, дочерняя компания концерна Knorr-Bremse в Скандинавии, подписала с Stadler Service Sweden (принадлежит швейцарской компании Stadler) соглашение о продаже сервисного предприятия Swedtrac, которое находится в местечке Тильберга (пригород Вестероса, расположенного к западу от Стокгольма) и предоставляет услуги по ремонту и модернизации подвижного состава. Таким образом, Knorr-Bremse меняет стратегию на скандинавском рынке, концентрируясь на своей основной деятельности — поставке подсистем и компонентов для железнодорожного подвижного состава и сопутствующих услугах.

Компания Stadler, приобретая Swedtrac, расширяет присутствие на скандинавском рынке и свои возможности в сфере полной модернизации поездов. Knorr-Bremse продолжит поставлять предприятию требуемые комплектующие.

Завод Swedtrac, на котором работают 106 чел., был куплен компанией Knorr-Bremse Nordic Rail Services в 2013 г. После его продажи Knorr-Bremse сохранит в Швеции два предприятия — в Лунде (образовано в 2002 г. на базе компании NAF, здесь находится главный офис Knorr-Bremse Nordic Rail Services) и Кальмапе (Kalmar Tagkompetens)



В метро Барселоны тестируют вертикально перемещаемые платформенные двери

Компания TMB — оператор метрополитена Барселоны (Испания) — намерена провести испытания системы платформенных дверей, перемещающихся в вертикальном направлении (VPSD), на одной из платформ конечной станции Кэн Куяс линии 11 со второй половины 2018 г. Каждая такая дверь состоит из трех панелей общей высотой 1800 мм. TMB заключила соответствующее соглашение о кооперации с Институтом транспорта Республики Корея, компанией Woogi Tech Co и Ассоциацией по системам сигнализации Республики Корея.

К преимуществам таких платформенных дверей относят отсутствие необходимости точно позиционировать поезд у платформы и возможность эксплуатации на линии поездов нескольких серий с разным расстоянием между дверями, более высокую надежность и меньшую стоимость. Такие двери получили распространение на метрополитенах в Азии, в том числе в Японии. В Республике Корея национальный институт транспорта в течение 6 лет с 2011 г. занимался интенсивным исследованием вертикальных дверей, поскольку в этой стране наблюдаются многочисленные сбои в работе обычных платформенных дверей — в среднем 22 тыс. в год. Некоторые из них сопровождались смертельным исходом.

Испытания будут проводить с использованием двухвагонных поездов серии 500 вместимостью 300 пассажиров каждый. Станцию Кэн Куяс первой в Испании оборудовали платформенными дверями в 2008 г. в рамках подготовки к автоматическому управлению поездами без машинистов на борту, переход к которому на линии 11 запланирован на 2019 г.

Adidas выпустил кроссовки с встроенным проездным на берлинский общественный транспорт

Компания Adidas в сотрудничестве с Берлинским управлением транспорта выпустила ограниченную партию кроссовок, на язычке которых изображен годовой проездной билет на общественный транспорт немецкой столицы. Для того, чтобы воспользоваться проездным и попасть, например, в метро, достаточно показать язычок обуви контролеру. Лимитированную коллекцию обуви начнут продавать с 16 января.

Стоимость одной пары - 180 евро, что дешевле обычного годового проездного. Кроссовки будут действительны до 31 декабря 2018 года. Однако покупателям придется каждый день ездить в них на метро, трамвае или автобусе, чтобы не получить штраф от контроллеров.

Примечательно, что узор на обуви выполнен в элементах дизайна обивки сидений в берлинском метро.

Выпуск данной партии кроссовок приурочен к 90-летию Берлинского управления транспорта.



GEFCO поглотила GLT

Группа GEFCO сообщает о приобретении испанской компании GLT, специализирующейся на перевозках между Европой и Марокко. Этот шаг укрепит позиции компании в период быстро растущей торговли между Европой и Марокко в сферах автомобильной промышленности, розничной торговли и моды.

«Приобретение GLT имеет стратегическое значение для расширения нашей сети и профессионального развития. Вслед за успешной интеграцией IJS Global в 2015 году, покупка GLT также отражает нашу способность ускорить рост рентабельности Группы GEFCO в результате выгодных поглощений», — говорит Люк Надаль, Председатель Правления Группы GEFCO.

GLT была основана в 1998 году и является признанным экспертом по обеспечению надежной доставки грузов через Гибралтарский пролив. GLT установила прочные партнерские отношения с клиентами в сфере автомобилестроения и моды. Компания является ведущим логистическим оператором, осуществляющим транспортные перевозки между городами Альхесирас (Испания) и Танжер (Марокко), обеспечивая более 16000 перевозок в год через Гибралтар с использованием 75 грузовиков и 380 трейлеров.

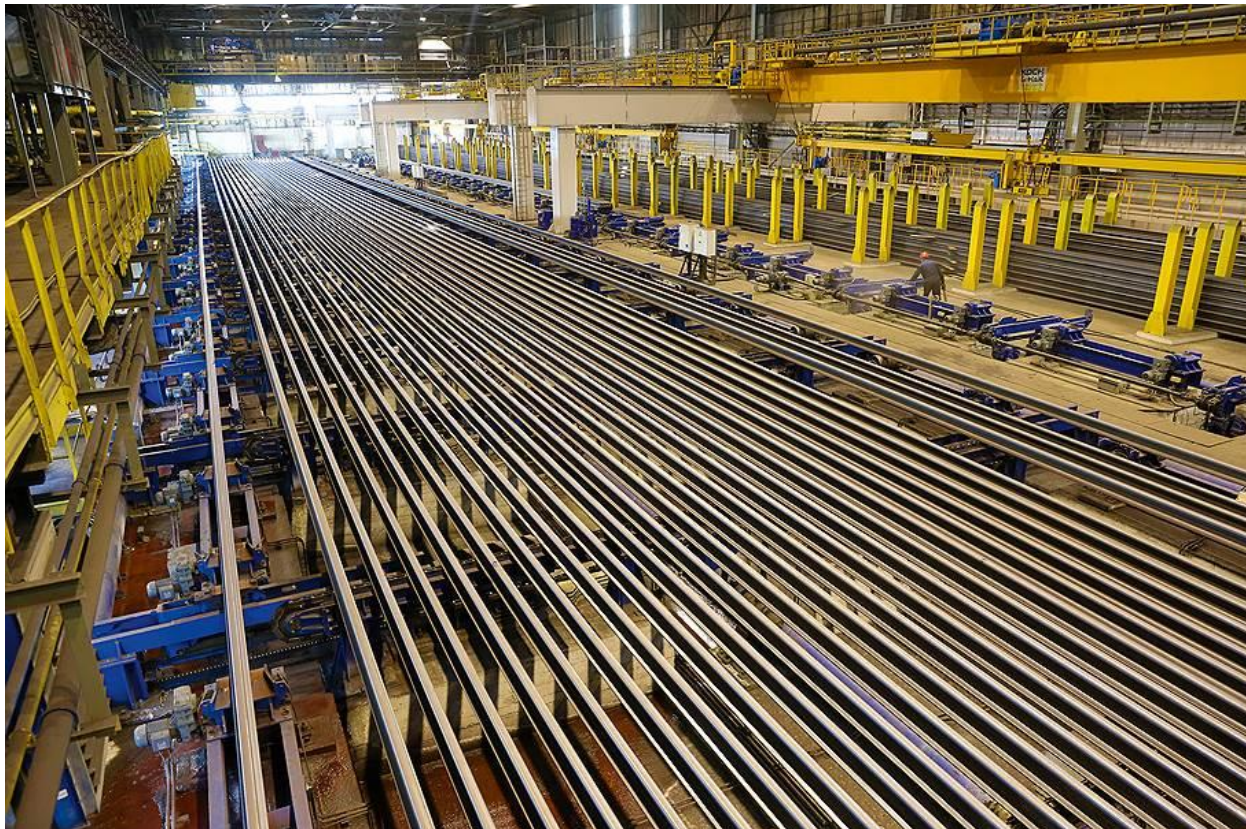
РЖД в 2017 году увеличили закупки рельсов на 11,5%, до 1,06 млн тонн

РЖД по итогам 2017 года закупили почти 1,06 млн тонн рельсов, что на 11,5% больше, чем в 2016 году. Об этом говорится в сообщении РЖД.

В частности, у компании «Евраз» закуплено 719,8 тыс. тонн, а у «Мечела» - 329 тыс. тонн. Также РЖД было приобретено порядка 7,5 тыс. тонн рельсов производства казахстанского «Актюбинского рельсобалочного завода».

Из них было закуплено 529,3 тыс. тонн рельсов длиной 100 метров, в том числе 315,8 тыс. тонн производства «Мечела» и 206 тыс. тонн - производства холдинга «Евраз», добавили в РЖД.

В 2016 году РЖД приобрели 947,7 тыс. тонн рельсов, в том числе 404,6 тыс. тонн - длиной 100 метров.



В новом здании Российской национальной библиотеки проложили железную дорогу для доставки книг!

В новом здании Российской национальной библиотеки на Московском проспекте, что у Парка Победы, проложили... железную дорогу. Не настоящую, конечно, но и не игрушечную. Вполне себе достаточную рельсовую магистраль, по которой ходят «поезда», доставляющие книги из хранилищ читателям. Это раньше можно было представить себе библиотекаря с тележкой, который толкал ее перед собой по бесконечным длинным коридорам, к тому же еще спускаясь и поднимаясь с этажа на этаж...

Теперь по рельсам в оба конца бегут составы из мини-вагонеток, в каждой из которых - специальный контейнер с книгами. Рельсы проложены где вдоль стен, где по потолку, и тогда вагонетки едут вверх ногами. Чудо техники: при этом книги не вываливаются из контейнеров!

- Это действительно настоящая железная дорога, которая полностью автоматизирована и управляется компьютерной системой, - поясняет гендиректор РНБ Александр Вислый. - Со стрелками, которые тоже переводятся автоматически. Вертикальные и горизонтальные шахты доставки книг снабжены специальными противопожарными заглушками. Система очень сложная и дорогая. Но она стоит того, поскольку речь идет о безопасности.

От самого дальнего хранилища до места выдачи книг читателям - около двух с половиной километров рельсов. Движение «поездов» - в двух направлениях: из хранилища к читателю и обратно. Все рассчитано и учтено. Встречное движение «составов» регулируется, чтобы не было пробок, как на улицах...

Официально все это называется автоматизированной транспортной системой адресной доставки документов. Это важнейшая часть оборудования второй очереди нового здания РНБ, которая вот-вот должна войти в строй. Когда именно? Александр Вислый отвечает, не называя конкретной даты: в первом квартале нынешнего года. Добавим, что завершение строительства произошло почти на десять лет позже плановых сроков и в общей сложности длилось семнадцать лет.

Во второй очереди расположено 52 хранилища - на двенадцать с половиной миллионов печатных экземпляров.

- Зачем так много? А вот посчитайте сами: в нашей стране выпускается порядка 120 тысяч названий книг и брошюр в год плюс еще всевозможные периодические издания. Это в три раза больше, чем в советское время. Только вот тиражи у них по сравнению с той эпохой мизерные. Но два обязательных экземпляра любой печатной продукции должны поступить к нам. Того хранилища, которое мы начинаем осваивать, нам хватит как минимум на пятнадцать лет. В лучшем случае - на двадцать.

Хранилище еще не сдано, полностью все документы не подписаны, но книги уже завозят. Это, по словам гендиректора, нормальный процесс. Автоматическая система пожаротушения действует, а вот температурно-влажностный режим придется отлаживать еще долго. В хранилище должно быть 18 (плюс-минус полтора градуса, не более), относительная влажность - 50%. Причем при любой погоде за окном. Больше влажности - уменьшается механическая прочность бумаги, ускоряется процесс ее старения, «просыпаются» биологические вредители. Меньше - происходит высыхание и деформация книг.

- В пустом хранилище все в порядке: и температура, и влажность. Завозим книги - они сразу начинают забирать влагу из воздуха, и начинается подстройка всего оборудования. Мгновенно настроить режим не удастся. В национальной библиотеке Франции выход на оптимальный температурно-влажностный режим занял пятнадцать лет. Мы все-таки надеемся справиться быстрее - по крайней мере за один-два года, - отмечает Вислый.

На наших глазах специалисты замерили показатели в одном из новых залов. Получилось 20 градусов тепла (почти нормально!) и 27% относительной влажности - почти в два раза меньше, чем требуется.

- Только после того как хранилище будет загружено полностью и книги впитают в себя всю влагу из воздуха, мы начнем искусственно повышать ее содержание. Потребуется специальное оборудование, - пояснил гендиректор.

Когда вторая очередь РНБ заработает в полную силу, сюда будут поступать все новые книги, которые приходят в библиотеку. Соответственно, из главного здания, с Садовой, переедут часть сотрудников. Кстати, в перспективе и дирекция тоже. Кроме того, здесь, на Московском, будут собраны книги из других хранилищ РНБ, разбросанных по городу.

Разумеется, неизбежно встает вопрос о будущем главного здания. По мнению Александра Вислого, есть только один «нормальный вариант»: там должно остаться самое ценное - редкие книги, рукописи, эстампы, карты и значительная часть русского фонда. Кроме того, там будет обеспечен доступ к новой литературе в электронном виде. А само здание освободят от следов «уплотнения», восстановят его исторический облик. Не забудем: в первом корпусе Публички (он называется по имени построившего его архитектора - корпус Соколова), рассчитанном на 350 тыс. книг, сейчас их хранится порядка пяти миллионов.

- На мой взгляд, и для главного здания вариант один: поэтапный ремонт хранилищ, после каждого шага - устройство автоматических систем пожаротушения и температурно-влажностного контроля, - пояснил гендиректор. - Однако для начала работ нужно решение Министерства культуры. В феврале оно проводит специальную коллегию по развитию РНБ. Проблема в том, что Минкульт вынужден смотреть на общую ситуацию и решать, куда потратить деньги: то ли на срочное строительство нового хранилища РГБ, где новые поступления просто негде размещать, то ли на реконструкцию РНБ.

В Иваново прокуратура прикрыла сайт "Зацеперов"

Ивановская транспортная прокуратура по результатам проведенного мониторинга сети Интернет выявила сайт, содержащий информацию, пропагандирующую деятельность несовершеннолетних «зацеперов».

Так, на этом сайте в свободном доступе представлены правила и способы рискованных действий, опасных для жизни, передвижения зацеперов снаружи пассажирских вагонов и способы избегания их обнаружения на подъездах к железнодорожным станциям

В этой связи прокуратурой в суд направлено заявление о признании информации, размещенной в сети Интернет, запрещенной к распространению на территории Российской Федерации

Судом требования прокуратуры удовлетворены в полном объеме.

В целях блокировки сайтов после вступления решений суда в законную силу они будут направлены в Федеральную службу по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций для внесения в соответствующий реестр.



В Китае тестируется автоматизированная монорельсовая линия

В январе 2018 г. началась опытная эксплуатация автоматизированной пассажирской монорельсовой линии в Иньчуане — столице Нинся-Хуэйского автономного района, расположенного к западу от Пекина. Поезда, которые движутся со скоростью до 80 км/ч по эстакаде на высоте примерно 4 м над землей, работают в автоматическом режиме без машинистов на борту.

Система управления обеспечивает безопасные расстояния между попутными поездами, автоматически обнаруживает сбои, контролирует пассажиропоток и включает функцию автоматического распознавания лиц пассажиров.

После завершения тестирования во втором квартале 2018 г. предусмотрено начать подконтрольную коммерческую эксплуатацию. По сравнению с традиционными городскими железными дорогами и метрополитенами монорельсовые системы дешевле и отличаются более низким уровнем шума.

Внедряемая в Иньчуане монорельсовая система разработана компанией BYD (в Китае она лидирует в области транспортных средств, использующих для тяги новые источники энергии) и телекоммуникационным гигантом Huawei



Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
