



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ПУБЛИКАЦИИ В СМИ ОБ ИНЖЕНЕРНОЙ
И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

№34/СЕНТЯБРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Коридоры национальной логистики.....	3
Точная наука сортировки.	
Интервью заместителя директора научного центра «Цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения»	
АО «ВНИИЖТ» К. Шведина	4
Энергоэффективность в РЖД: итоги эксперимента на ЮУР	5
Об импортозамещении высокотехнологичных программ на примере АПК Эльбрус	6

Коридоры национальной логистики

3 сентября на полях ВЭФ-2024 в ходе сессии «Логистическая связанность России» представители власти и игроки рынка обсудили развитие транспортного потенциала страны, в том числе и возможности увеличения пропускной способности Восточного полигона.

Первый заместитель министра транспорта РФ В. Иванов в своей речи обратил особое внимание на развитие международных транспортных коридоров (МТК), которое активно началось два года назад с учётом переориентации логистики. «Ключевая национальная цель развития – это увеличение в 1,5 раза к 2030 г. объёма перевозок по международным транспортным коридорам. Ключевой национальный проект, который будет реализовывать эту задачу, – «Эффективная транспортная система», – сказал В. Иванов.

Он сообщил, что в нацпроекте отражены все пять направлений международной логистики: Северо-Запад, Севморпуть, к Азово-Черноморскому бассейну, МТК Север – Юг и Восточный полигон. И отметил, что инфраструктура развивается в соответствии с потребностями грузоперевозчиков. «Мы должны полноценно ехать в направлении тех рынков, которые востребованы», – подчеркнул В. Иванов.

На развитии Восточного полигона участники сессии остановились отдельно. Напомним, что на текущий момент пропускная способность Восточного полигона – 173 млн т. К 2030 г. этот показатель увеличится до 210 млн т, а к 2032 г. должен достичь 270 млн т. Получить такие результаты позволят капиталоемкие мероприятия. В частности, строительство четырёх внеклассных сооружений – вторых Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей, моста через Амур. Кроме ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке реализуют проекты по строительству железнодорожной инфраструктуры и частные компании. Речь идёт о железной дороге Эльга – Чумикан, которая находится в стадии завершения.

По словам генерального директора АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) И. Магнушевской, в настоящее время специалисты организации совместно с представителями ОАО «РЖД» обсуждают перспективные планы и экспертные оценки по развитию Восточного полигона до 2050 г. Она убеждена, что с учётом изменений структуры груза, роста контейнерных перевозок и соответствующего увеличения массы поезда достигнутой провозной способности может оказаться мало.

«Когда в 2032 г. мы создадим 270 млн т с учётом роста экспортных грузов, я думаю, что мы будем обсуждать уже и 300, и 350 млн т, и это всё

реалистично, опять же исходя из структуры груза», – прогнозирует глава ИЭРТа.

И. Магнушевская подчеркнула, что инфраструктура Восточного полигона требует капитальных вложений, чтобы «создавать новые линии». «Абсолютно поддерживаем развитие погранпереходов. На Восточном полигоне их много, да и сейчас они тоже набирают рост. Это и погранпереходы Забайкальск – Маньчжурия, Наушки – Сухэ-Батор, и создание нового погранперехода Джалинда – Мохэ. Мы считаем, что, возможно, совместно с китайской стороной этот проект удастся реализовать», – полагает эксперт.

Тем не менее развитие инфраструктуры должно идти по всем направлениям, поясняет И. Магнушевская. «Понятно, что всё это капиталоемкое. Конечно, требуются инвестиционные вложения. Конечно, один холдинг «РЖД» с этим не справится. То есть должна быть совместная работа», – резюмировала она.

Источник: gudok.ru, 04.09.2024

Точная наука сортировки. Интервью заместителя директора научного центра «Цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения» АО «ВНИИЖТ» К. Шведина

ВНИИЖТ разрабатывает технологии применения на сети ОАО «РЖД» среднетоннажных контейнеров и сортировки контейнеров в пути следования без сортировки вагонов.

После вывода из оборота среднетоннажных контейнеров в 2014 г. сегмент рынка потенциально контейнеризуемых малых и средних партий грузов перешёл в сборные отправки в крупнотоннажных контейнерах или на автомобильный транспорт. Долгое ожидание накопления сборного груза на крупнотоннажный контейнер не удовлетворяет граждан, средний и малый бизнес. Ориентируясь на потенциальный спрос, мы создали 5- и 10-тонные среднетоннажные модули и устройство для их крепления на обычные фитинговые платформы.

Специализированная рама размером с 20-футовый контейнер предполагает размещение на ней среднетоннажной тары. На неё устанавливаются конструкции из разных вариантов компоновки 5- и 10-тонных модулей. При этом используется универсальный механизм крепления, для работы с которым применяются существующие погрузо-выгрузочные устройства. Сейчас разрабатывается ГОСТ на новый тип контейнеров. После его утверждения произойдёт тиражирование технологии на сети ОАО «РЖД».

Технология сортировки контейнеров в пути следования без сортировки вагонов предполагает строительство контейнерных распределительных станций, представляющих собой большой терминал, который помимо выгрузки и погрузки контейнеров для нужд своего региона будет пересортировывать их, формируя составы с грузами, отправляемые в один адрес. Такая станция является единым приёмо-отправочным парком, где грузовые операции производятся непосредственно на путях, исключая маневровую работу.

Внедрение технологии даст возможность исключить отправление в Москву груза, предназначенного, к примеру, для Казани или Нижнего Новгорода. Первую такую распределительную станцию можно построить в Уссурийске, где сходятся пути от всех портов Приморского края, и формировать поезда, наполненные грузом в адрес конкретных регионов и станций. И там же накапливать судовые партии грузов для отправок железнодорожным транспортом в морские порты. Таким образом сокращаются срок доставки и стоимость всей цепочки поставки до конечного потребителя.

В настоящее время совместно с АО «ИЭРТ» и РУТ (МИИТ) разработано технико-экономическое обоснование проекта. После его одобрения руководством компании можно будет приступить к реализации.

Источник: gudok.ru, 03.09.2024

Энергоэффективность в РЖД: итоги эксперимента на ЮУР

В середине июля в Туле состоялась сетевая школа по вопросам повышения энергетической эффективности в РЖД, в которой принял участие представитель ВНИИЖТ заместитель Генерального директора по вопросам развития перевозочного процесса и логистики М. Мехедов.

Он представил доклад об итогах эксперимента по определению потенциала экономии электроэнергии в тяге поездов. Эксперимент проводился на участке Карасук – Челябинск Южно-Уральской железной дороги.

Цель эксперимента – снижение расхода топливно-энергетических ресурсов за счет использования энергооптимальных перегонных времен хода и режимов ведения грузовых поездов.

В рамках эксперимента специалисты разработали энергооптимальные режимные карты, провели опытные поездки и актуализировали режимные карты. Вождение поездов по энергооптимальному расписанию позволило оценить потенциал энергосбережения.

«Полученные результаты эксперимента получили положительный отклик со стороны участников школы, что формирует уверенность в поддержке

необходимых решений на местах», – отмечает по итогам сетевой школы М. Мехедов.

Источник: vniizht.ru, 30.08.2024

Об импортозамещении высокотехнологичных программ на примере АПК Эльбрус

Рассмотрены особенности импортозамещения технологического программного обеспечения, этапы организации импортозамещения от формирования технического задания на проведения работ до внедрения новой версии программы на сети железных дорог. Приведен пример процесса импортозамещения на основе решения задачи перевода клиентского рабочего места АПК ЭЛЬБРУС для построения суточных прогнозных графиков движения поездов с операционной системы (ОС) Windows на ОС Linux. Даны рекомендации по организации проведения работ по импортозамещению в сжатые сроки.

Авторы: ВНИИЖТ (В.Ю. Кирякин, Л.А. Мугинштейн, А.Ю. Анфиногенов, Д.Ф. Хрусталеv, Н.А. Капустин, Л.Н. Понарин),

Источник: Железнодорожный транспорт. – 2024. – № 8. – с.12-20