



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

99/2023

Политические противоречия в подходе к разработке и внедрению европейской цифровой автосцепки

В последние годы в рамках европейской программы создания цифровой автосцепки (Digital Automatic Coupling, DAC) совместным предприятием Europe's Rail (EU Rail) активно ведется работа по выработке технического подхода по её внедрению. Для проведения испытаний DAC в различных условиях эксплуатации в широком диапазоне климатических условий и моделируемых рабочих ситуациях было принято решение продолжить разработку на базе сцепок типа Scharfenberg и Latsch. Однако тестирование DAC в реальных условиях эксплуатации пока ещё не проводилось.

На фоне лабораторных испытаний прототипа были большие ожидания того, что процесс разработки и внедрения близится к завершению и уже вставал вопрос об обеспечении перехода от обычных сцепок к DAC. Предпринимались многочисленные попытки ускорить реализацию проекта, утверждая, что он: экономически выгоден для перевозчиков, является частью реализации «Зеленого соглашения», а также станет основой для эффективной и конкурентоспособной железнодорожной отрасли.

Однако попытки ускорить реализацию проекта политическими методами вызвали сопротивление, особенно со стороны перевозчиков в Центральной и Восточной Европе. Наибольшей критике подвергся подход тотального и обязательного внедрения DAC за довольно короткий период, тем более, что её декларируемые преимущества для перевозчиков и логистических компаний, также оказались необоснованными.

Начатый в 2022 г. диалог с железнодорожными перевозчиками

Центральной и Восточной Европы привел к нескольким значительным достижениям и изменениям в подходе: было решено отказаться от повсеместного внедрения, реализация проекта была отложена на несколько лет, а также налажен диалог между всеми заинтересованными сторонами.

Анализ выгод и затрат для отдельных компаний и стран в настоящее время пересматривается, и, что наиболее важно, начато обсуждение всех финансовых аспектов внедрения DAC. Постепенно стало очевидно, что разработка и внедрение DAC не могут финансироваться таким же образом, как другие инновационные инвестиции непосредственно железнодорожными компаниями. Даже руководство крупнейших западноевропейских железнодорожных перевозчиков пришло к такому выводу. Среди изменений в подходе можно отметить выполнение условия о проведении испытаний DAC в течение более продолжительного времени в реальных условиях эксплуатации, а также предложение заранее четко определить, какие вагоны будут переоборудованы, а какие придется выводить из эксплуатации. В результате сейчас всё больше говорят о программной структуре внедрения, хотя до сих пор считалось, что достаточно завершить тестирование прототипа и далее приступить к разработке стандартов эксплуатационной совместимости TSI.

Создание цифровых компонентов сцепки и их интеграция в грузовые вагоны оказываются весьма проблематичными. Работа продвигается очень медленно, т.к. возникают ранее не предполагавшиеся проблемы.

Все это способствовало сдвигу во времени, который также имеет свое политическое значение: через год после выборов в Европейский парламент будет сформирована новая Европейская комиссия (ЕК), а с 2025 г. СП EU Rail, как организатор проекта, прекратит получать финансирование для завершения разработки DAC. Поэтому некоторые крупные европейские перевозчики инициировали совместное письмо с просьбой к нынешней ЕК приступить к решению вопроса о финансировании DAC до истечения срока её мандата. Перевозчики также предлагают, чтобы проект разработки DAC финансировался из одного центрального источника. Это предотвратило бы различие приоритетов в разных странах и несопоставимые возможности софинансирования проекта из национальных источников.

Участники проекта сомневаются, что нынешняя уходящая ЕК примет какие-либо решения по финансированию разработки DAC вне рамок существующих программ ЕС. Однако есть надежда, что при должном уровне финансирования, начало полевых испытаний DAC может начаться в 2025 г.

По заявлению соруководителя программы разработки DAC Йенса Энгельманна, не стоит спешить с испытаниями продукта, который на данный момент не готов. Выявленные проблемы и подводные камни с электрической

и цифровой частью DAC, оказались критическими. Он также отметил, что первоначально DAC будет развернута только на части железнодорожной сети и TEN-T.

Таким образом, любые решения, связанные с будущем DAC, будут политическими, время для которых пока не наступило. Возобновление обсуждений между государствами-членами и ЕК начнутся только после того, как новый Европарламент утвердит состав ЕК в 2024 г.

*Источники: railtech.com, 17.04.2023 (англ. яз.)
сайт cer.be (англ. яз.)*