



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

87/2020

Компания Helrom запускает новый контрейлерный маршрут между Германией и Австрией с использованием технологии Megaswing

Немецкая компания-оператор Helrom планирует запустить новое интермодальное сообщение между крупным портом Дуйспорт (Duisport), расположенном в г. Дуйсбург (Германия), и Веной (Австрия). На данном маршруте будут использоваться вагоны-платформы Megaswing, способные осуществлять транспортировку автопоездов, полуприцепов и контейнеров всех типов (Рис. 1).



Рис. 1. Изображение вагона-платформы Megaswing

Вагоны Megaswing были разработаны шведской компанией Kockums Industries. В 2019 г. компания Helrom приобрела патенты на платформы Megaswing, и к апрелю 2020 г. были размещены заказы на производство 18 вагонов-платформ данного типа, которые планируется ввести в эксплуатацию на маршруте Дуйсбург – Вена. Всего на данном маршруте предусмотрена эксплуатация 20 вагонов-платформ, рассчитанных на транспортировку до 40 полуприцепов. Согласно плану, поезда будут отправляться в 22-00 часа, время в пути составит около 19 часов.

Необходимое количество локомотивов для обслуживания нового сообщения будет взято в аренду. Управление локомотивами и их техническое обслуживание не будут передаваться аутсорсинговым компаниям – эти

работы будут проводиться за счет кадровых ресурсов компании Helrom.

Для погрузки/разгрузки вагонов-платформ Megaswing не требуется наличия дополнительной терминальной инфраструктуры, к примеру, специальных платформ, необходима только достаточно большая поверхность с ровным покрытием и генератор.

Технология предполагает использование специализированного вагона-платформы, который разделен на две части при помощи гидравлических систем. При загрузке транспортного средства секция с карманами для колес трейлера поворачивается под углом относительно оси железнодорожного пути. Затем прицеп опускается на платформу и фиксируется на месте (Рис. 2).

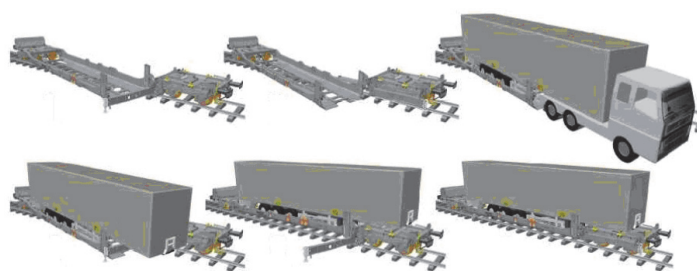


Рис. 2. Принцип работы платформы Megaswing

Платформа Megaswing оборудована сдвижным механизмом, который позволяет поворачивать ее для накатки и выкатки автоприцепов и полуприцепов (Рис. 3).

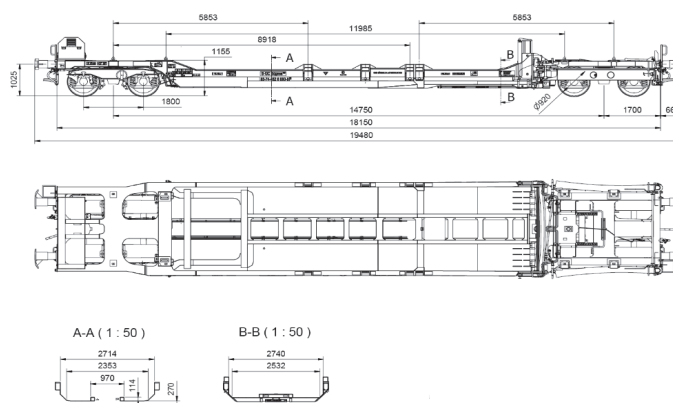


Рис. 3. Схема платформы Megaswing

Специальные гидравлические опоры поворачивают и опускают секцию с карманами для колес трейлера под углом к оси железнодорожного терминала для обеспечения погрузки или выгрузки транспортного средства автомобилем. Благодаря пониженному уровню пола Megaswing может транспортировать полуприцепы любой высоты, в отличие от технологии «бегущее шоссе».

Время погрузки прицепа занимает около 5 мин. С учетом параллельной двухсторонней погрузки-выгрузки время простоя состава на терминале не превышает 30 мин. Стоимость платформы данной системы оценивается в

270 тыс. евро. Максимальная грузоподъемность при этом составляет 66,2 т.

Главные преимущества технологий Megaswing:

- возможность перевозки автопоездов, полуприцепов и контейнеров на одних и тех же платформах;
- скорость движения до 120 км/ч;
- использование стандартных колес диаметром 920 мм;
- отсутствие необходимости строить специальный терминал; погрузка и выгрузка возможна на собственном прирельсовом складе, а не в контейнерном терминале;
- отсутствие необходимости позиционирования вагонов по фронту погрузки/выгрузки;
- возможность быстрой погрузки и выгрузки всего состава;
- высокая производительность.

Главным и единственным недостатком технологии Megaswing является высокая стоимость специальных поворотных платформ. В реализацию данного проекта уже было инвестировано в общей сложности 10 млн евро, финансирование поступает из нескольких стран, среди которых США. По словам представителя Helrom, компания уже успела перенять от своих американских коллег некоторые принципы ведения бизнеса, которые, помимо прочего, помогают обеспечить пунктуальность движения поездов.

Отмечается, что сообщение Дуйсбург – Вена положит начало крупной общеевропейской сети, и в планах руководства Helrom введение к 2026 г. в эксплуатацию еще 50 аналогичных коридоров. Охват этой сети, согласно существующим планам, будет от Стокгольма (на севере) до Перпиньяна (на юге), от Роттердама (на западе) и до болгарско-турецкой границы (на востоке).

*Источники: International Railway Journal. - 2020. - № 4. – P.33
railwayage.com, 02.04.2020*

Transportation Systems and Technology. 2018;4(1). – P.19-42