

РАБОЧАЯ ГРУППА МСЖД ПО COVID-19 МЕРЫ ПО БОРЬБЕ С COVID-19

RAILsilence, восстановление
железнодорожной отрасли

Комплекс возможных мер, опубликованный Международным союзом железных дорог
Июнь 2020 г.



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

978-2-7461-2964-1

Внимание

Все права на интеллектуальную собственность, относящиеся к оригинальной англоязычной версии данного документа и последующим переводам, являются исключительной собственностью МСЖД. Данные документы содержат указание на авторские права МСЖД.
© Международный союз железных дорог (МСЖД) — Париж, 2020

Настоящим МСЖД дает разрешение физическим и юридическим лицам копировать, воспроизводить и распространять данный документ любым способом, в том числе электронным, исключительно на некоммерческой основе.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ	6
1.1 Рабочая группа МСЖД по Covid-19.....	6
1.2 Что было сделано ранее	7
1.3 RAILsilience: восстановление.....	7
1.4 Методы	8
2. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ	9
2.1 Возможности для дальнейшего применения профилактических мер	9
2.2 Меры по восстановлению пассажиропотока и доверия клиентов, принимаемые после снятия ограничений	9
2.2.1 Измерение температуры.....	10
2.2.2 Маски	12
2.2.3 Анкеты	13
2.2.4 Антисептические гели.....	14
2.2.5 Регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция	16
2.2.6 Меры утилизации, переработки и обращения с отходами	17
2.2.7 Меры социального дистанцирования.....	18
2.2.8 Изменение протоколов действий в случае подозрения на Covid-19	22
2.2.9 Прочие меры.....	22
2.3 Разграничение мер	23
2.3.1 Применительно к физическим лицам.....	23
2.3.2 Применительно к услугам	23
2.3.3 Применительно к регионам	24
2.4 Новые технологии.....	25
2.5 Информационные кампании	26
2.6 Влияние на дальнейшее развитие железнодорожных перевозок	29
3. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ КАРАНТИНА	30
3.1 Меры по восстановлению рынка грузовых перевозок	30
3.2 Меры по восстановлению доверия	30
4. УРОВЕНЬ ДОВЕРИЯ ПЕРСОНАЛА ПОСЛЕ ВВЕДЕННЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР	32
4.1 Меры по возвращению к работе	33
4.1.1 Измерение температуры	33
4.1.2 Маски	33
4.1.3 Антисептические гели	34
4.1.4 Регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция	34
4.1.5 Меры социального дистанцирования.....	35
4.1.6 Реорганизация штата	36
4.2 Разграничение мер	38
4.2.1 Меры безопасности при проведении технического обслуживания	38
4.2.2 Меры безопасности при особо ответственных работах.....	38
4.3 Обучение персонала	39
5. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ	41
5.1 Обеспечение чувства безопасности у пассажиров	41
5.2. Усиление полицейского присутствия или увеличение числа сотрудников охраны	42
5.1.1 Безопасность грузов.....	42
5.1.2 Прочие вопросы безопасности.....	42
5.2 Технологии безопасности для управления пассажиропотоком	43
6. ЭТИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ	45
7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	46
8. ПРИЛОЖЕНИЕ	47
8.1 Третья анкета рабочей группы МСЖД по Covid-19: Восстановление железнодорожного сектора после отмены карантина, введенного в связи с Covid-19	47

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 РАБОЧАЯ ГРУППА МСЖД ПО COVID-19

В связи со вспышкой коронавирусной инфекции МСЖД учредил рабочую группу, в состав которой вошли компании — члены МСЖД, эксперты и другие заинтересованные лица (ААЖД, Африканский союз, AFRA, ALAF, AllRail, ANPTriihos, APTA, CER, ЦИТ, EIM, EPF, ERFA, ETF, ЕТОА, ИАТА, ОТИФ, МСОТ и ЕЭК ООН), для того чтобы выработать инструменты по урегулированию кризиса с учетом специфики железнодорожного сектора.

Основная задача рабочей группы МСЖД по Covid-19 заключается в том, чтобы обеспечить надежную платформу, в рамках которой члены организации и коллеги из других транспортных организаций смогут обмениваться информацией по поводу кризиса. Перед лицом беспрецедентного глобального кризиса очень важно иметь возможность проводить общие встречи и изучать опыт друг друга, поскольку от успеха совместной работы зависят наши усилия по защите жизней людей и одновременному сохранению минимально необходимого объема жизненно важных услуг, которые оказывает наш сектор, — услуг транспортного сообщения.

Поскольку этот кризис по-прежнему носит глобальный характер, для борьбы с ним

также требуются соответствующие ответные меры, и МСЖД располагает уникальными инструментами для создания пространства, в котором смогут взаимодействовать и сотрудничать различные железнодорожные компании и организации всего мира. В заседаниях нашей рабочей группы принимают участие представители железнодорожных секторов Азии, Африки, Европы, Ближнего Востока, Океании, Южной и Северной Америки, и все они получают возможность изучения опыта и знаний друг друга.

Продолжается обмен информацией и между членами МСЖД. Для ознакомления с полным объемом информации, предоставленной членскими организациями, необходимо присоединиться к рабочей группе и зарегистрироваться в сети экстранет МСЖД в разделе «Рабочая группа по Covid-19»: <https://extranet.uic.org/index.php>.

Тематическая мультимедийная информация представлена по адресу: <https://mediacenter.uic.org/fr>.

Рабочая группа МСЖД по Covid-19 также создала группу в социальной сети LinkedIn, где публикуются тематические материалы из прессы и информация о предстоящих семинарах. Чтобы присоединиться перейдите: <https://www.linkedin.com/groups/13846065/>.

1.2 ЧТО БЫЛО СДЕЛАНО РАНЕЕ

В марте было опубликовано первое руководство «Меры по борьбе с Covid-19: Руководство для железнодорожных организаций». В данном документе собраны возможные меры, разработанные в феврале 2020 г. с целью содействия железнодорожным организациям и предоставления надежной информации о конкретных проблемах, с которыми может столкнуться сектор железнодорожного транспорта во время вспышки данного инфекционного заболевания.

В апреле было опубликовано второе руководство «Возможные меры по восстановлению доверия к железнодорожному транспорту после окончания пандемии Covid-19». В данном документе приводятся различные меры, принимаемые железнодорожными организациями в целях укрепления чувства безопасности у пассажиров.

В мае было опубликовано третье руководство — «RAILsilience — Меры по борьбе с пандемией Covid-19, принимаемые железнодорожным сектором в период карантина». В данном документе приводятся сведения о ситуации, сложившейся в период карантина, а также о мерах, принятых железнодорожным сектором на этапе эпидемиологического контроля.

Все предыдущие руководства доступны в режиме онлайн: <https://uic.org/covid-19>.

1.3 RAILSILIENCE: ВОССТАНОВЛЕНИЕ

Еще до того как государства начали объявлять об отмене ограничительных мер, таких как карантин и/или самоизоляция, члены Рабочей группы МСЖД по Covid-19 стали задаваться вопросом о том, какие меры можно принять в целях обеспечения плавного процесса восстановления, а также защиты и безопасности пассажиров и персонала. Положительный опыт поддержания устойчивости железнодорожного сектора в период карантина стал отправной точкой для компаний в вопросе разработки стратегии по сохранению «железнодорожной устойчивости» и после снятия ограничительных мер, а также по возобновлению прежнего ритма работы или, можно сказать, восстановлению нормальной деятельности.

И хотя в связи с введенными в стране ограничительными мерами многим железнодорожным компаниям пришлось принять решение о сокращении объема оказываемых услуг, некоторые компании-члены рабочей группы продолжили поставлять транспортные услуги в полном объеме. В этой связи они рассматривают нынешние условия как возможность для увеличения пассажиропотока, а не для «возобновления» своей деятельности.



Во многих странах карантинные и другие ограничительные меры, введенные правительством, были отменены. Однако важно отметить, что данный документ был составлен на основе ответов на анкету, которая была распространена среди членов рабочей группы еще до снятия данных мер. Поэтому приведенные в данном документе результаты стоит рассматривать как предположительные планы на будущее, а не как реальные меры, которые были приняты в период после карантина.

Следует также отметить, что, хотя во многих азиатских и европейских странах правительства уже приступили к ослаблению ограничительных мер, принятых в связи с Covid-19, в других регионах (например, в Латинской Америке) кризис только начинается.

1.4 МЕТОДЫ

Рабочая группа подготовила и распространила среди своих членов анкету (см. приложение). Цель данной анкеты состоит в том, чтобы выявить меры, с помощью которых железнодорожные компании планировали запустить процесс возобновления перевозок после снятия карантинных или других ограничений, введенных правительствами в связи с пандемией Covid-19. Ответы на эту анкету были получены от 38 организаций.

Ответы на первую часть анкеты были объединены в массив данных, который лег в основу базы данных Рабочей группы по Covid-19. При изучении полученных материалов был использован тематический анализ. Такой анализ представляет собой социологический метод, используемый для выявления, изучения и протоколирования тенденций («тем») на основании определенного набора данных. Он состоит из следующих этапов:

- ознакомление с массивом данных (в данном случае изучение ответов на вопросы двух анкет рабочей группы);
- поиск тенденций (с учетом взаимосвязей между данными и выявления сходств и различий и т. д.);
- подготовка отчета (в целях разъяснения сложной системы связей между данными).

Указанный отчет приводится ниже.



2. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ

В связи с принятыми рекомендациями по введению карантина или режима самоизоляции многие страны сократили объем предлагаемых гражданам железнодорожных перевозок, закрыв международные границы, сократив уровень выполнения Обязательств в отношении всеобщего обслуживания (PSO) или (в отдельных случаях) полностью приостановив железнодорожное сообщение. Отмена карантинных мер, начавшаяся в большинстве стран Европы, Азии и Северной Америки, вероятнее всего, повлечет за собой постепенное увеличение пассажиропотока. В настоящем разделе рассматриваются способы, которыми воспользуются члены Рабочей группы МСЖД по Covid-19 при решении проблем, связанных с возвращением к прежнему режиму работы.

2.1 ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ПРИМЕНЕНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕР

Практически все респонденты заявили, что у них есть возможности для дальнейшего применения профилактических мер в период отмены карантинного режима и увеличения объема пассажиропотока. Они работают в тесном сотрудничестве с представителями власти по вопросу сохранения или отмены тех или иных мер; кроме того, они намерены и в дальнейшем вносить крупный вклад в борьбу с Covid-19 до полного устранения угрозы распространения инфекции.

Многие респонденты также отметили, что они не только продолжат соблюдение таких мер, как регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция, но и обеспечат выполнение новых требований правительства (а именно обязательное ношение масок во время поездок на транспорте), разработанных для нового этапа кризиса.

Основной возможной проблемой, как указали респонденты, может стать соблюдение правил социального дистанцирования при росте спроса на железнодорожные перевозки.

2.2 МЕРЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПАССАЖИРОПОТОКА И ДОВЕРИЯ КЛИЕНТОВ, ПРИНИМАЕМЫЕ ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ

В настоящем разделе рассматриваются планы членов рабочей группы по внедрению или продолжению осуществления определенных мер после отмены карантина. Обзор мер, перечисленных в данном документе, представлен в руководстве МСЖД «Возможные меры по восстановлению доверия к железнодорожному транспорту после окончания пандемии Covid-19»: <https://uic.org/covid-19/>.

2.2.1 Измерение температуры

Около трети респондентов указали, что они либо планируют ввести, либо продолжат проводить измерение температуры у пассажиров на этапе после снятия ограничений (рис 1.). Участники опроса назвали такие средства контроля температуры, как инфракрасные бесконтактные термометры и системы видеонаблюдения. Два респондента уточнили, что процедура измерения температуры проходит при содействии и под руководством национальных органов власти. К примеру, в настоящее время в Италии измерение температуры у пассажиров на важнейших железнодорожных станциях (Центральный вокзал Милана, Главный вокзал Рима и Центральный вокзал Неаполя) проводят органы государственной власти (железнодорожная полиция и органы здравоохранения). Компания «Итальянские государственные железные дороги» (FS Italiane) предоставила необходимые тепловизоры, а службы корпоративной безопасности при необходимости оказывают оперативную поддержку.

Две трети респондентов заявили, что они не планируют проводить контроль температуры у пассажиров. Назывались четыре основные причины: недоказанная эффективность, риск создания очередей, вопросы конфиденциальности, а также высокий уровень затрат. Как отмечалось в руководстве МСЖД «Возможные меры по восстановлению доверия к железнодорожному транспорту после окончания пандемии Covid-19», не у всех лиц, инфицированных Covid-19, наблюдается такой симптом, как повышение температуры тела, на что также часто обращали внимание и респонденты. Проверка температуры — в зависимости от конкретных условий реализации данной меры — может привести к образованию массовых скоплений людей, ожидающих разрешения на вход в определенное место (либо на платформе, либо у входа на станцию).



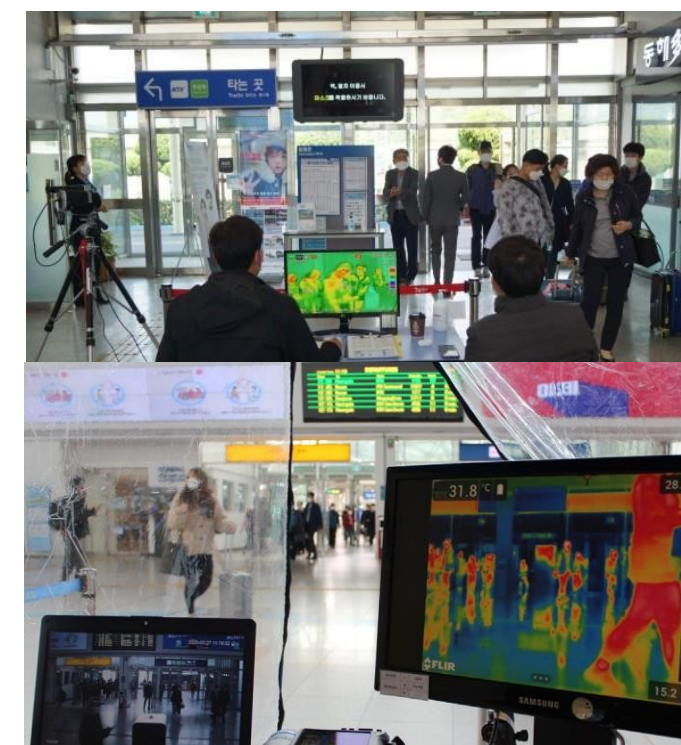
Рисунок 1. Ответы 33 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация измерять температуру у пассажиров в период после снятия ограничений с целью восстановления пассажиропотока и укрепления доверия пассажиров?»

Еще одна причина отказа от процедуры измерения температуры связана с вопросами конфиденциальности. В первую очередь это касается стран Европейского союза, обязанных действовать в соответствии с Общим регламентом по защите персональных данных (см. раздел 6). И, наконец, один респондент указал, что контроль температуры является довольно дорогостоящей мерой. Некоторые члены рабочей группы, давшие отрицательный ответ на вопрос о внедрении системы измерения температуры тела, также пояснили, что они будут готовы ввести данную меру, если будет представлено соответствующее требование со стороны национальных органов власти.

Тепловизионные видеокамеры KORAIL

Правительство Кореи действует по системе трех «Т» — Trace, Test, Treat (отслеживать, тестировать, лечить) — в борьбе с распространением Covid-19. С целью содействия процессу выявления лиц, потенциально инфицированных коронавирусной инфекцией, KORAIL приступила к проведению контроля температуры еще на начальных этапах кризиса.

KORAIL продолжает осуществлять данную меру и на этапе возобновления деятельности: по состоянию на 10 июня 2020 г. компания установила 49 тепловизионных видеокамер, причем 42 из них были размещены на крупных станциях. На нынешнем этапе кризиса KORAIL (при поддержке правительства) удалось изменить порядок действий при выявлении у пассажира повышенной температуры тела. Ранее пассажиру лишь рекомендовалось воздержаться от поездки; сейчас же лицам с подозрением на Covid-19 могут отказать в посадке в поезд и предложить перед поездкой пройти тестирование. Такая мера помогает защитить других пассажиров от инфицирования, а также убедить их в безопасности поездки. Новый протокол также позволяет оказывать правительству содействие в поиске всех инфицированных.



2.2.2 Маски

Большинство респондентов внедряют правила по обязательному ношению масок (рис. 2). В большинстве случаев это связано с необходимостью следовать соответствующим требованиям органов власти по обязательному ношению масок в общественных местах. Как показывают результаты опроса, в основном пассажиры должны иметь при себе свои собственные маски, респонденты не планируют предоставлять их клиентам. Некоторые участники опроса указали, что у них имеется запас одноразовых масок, предназначенных для пассажиров, у которых нет своей собственной. Заметным исключением в данной категории является Турция, где обязательные для ношения маски предоставляются бесплатно в общественных учреждениях, организациях, а также на турникетах железнодорожных станций.

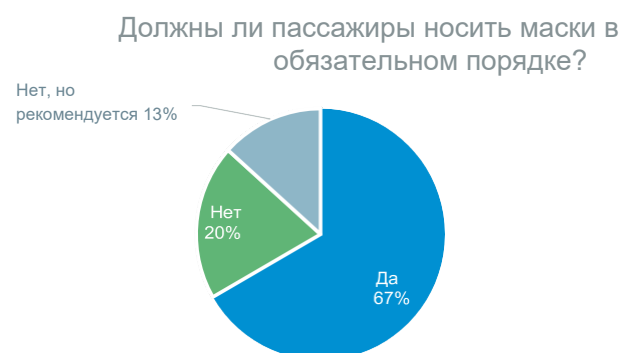


Рисунок 2. Ответы 30 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация ввести требование об обязательном ношении масок с целью восстановления пассажиропотока (как на станциях, так и в поездах) и укрепления доверия пассажиров?»



Рисунок 3. Карта мира, на которой отмечены страны, в которых пассажиры поездов обязаны надевать маску. Карта составлена на основе данных, предоставленных членами рабочей группы МСЖД, и поэтому не является исчерпывающей

2.2.3 Анкеты

Лишь немногие респонденты планируют распространить среди пассажиров анкеты с вопросами о состоянии здоровья (рис 4). Среди значимых исключений можно назвать «Китайские железные дороги» и «Индийские железные дороги», использующие для этих целей специальные мобильные приложения, разработанные при поддержке органов власти. Один респондент, использующий анкеты в настоящее время и сообщивший о намерении продолжить их использование, однако, выразил сомнение в отношении реализуемости данной меры в условиях роста числа пассажиров. Кроме того, половина респондентов заявили, что они используют анкеты не во всех случаях, а только при подозрении на Covid-19. Большинство респондентов не планирует реализовывать данную меру. Вместо этого они продолжают рекомендовать пассажирам воздерживаться от поездок при плохом самочувствии или наличии симптомов Covid-19.

Организации, планирующие распространять среди пассажиров анкеты о состоянии здоровья

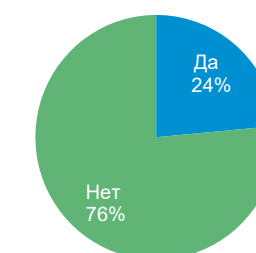


Рисунок 4. Ответы 34 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация распространить среди пассажиров анкеты о состоянии здоровья на этапе после снятия ограничений с целью восстановления пассажиропотока (как на станциях, так и в поездах) и укрепления доверия пассажиров?»

«Индийские железные дороги» используют приложение Aarogya Setu

Aarogya setu — мобильное приложение, разработанное правительством Индии для предоставления гражданам доступа к медицинским услугам в период борьбы против Covid-19. Приложение было разработано как дополнение к инициативам, реализуемым правительством, в первую очередь Министерством здравоохранения. В частности, оно позволяет наладить проактивное взаимодействие с пользователями приложения, а также проинформировать население о рисках, передовых методах и соответствующих рекомендациях в отношении Covid-19, в том числе об алгоритме действий для лиц, имеющих положительный результат теста на коронавирус, о рекомендуемых мерах защиты от коронавирусной инфекции и т. д. На данный момент (06.09.2020) приложение насчитывает около 122,5 млн пользователей.

Приложение отслеживает контакты при помощи Bluetooth. Каждому пользователю рекомендуется ежедневно оценивать состояние своего здоровья. Если приложение зафиксирует данные о положительном результате на Covid-19, то лицам, контактировавшим с больным Covid-19, приходит автоматическое уведомление о том, что они находятся под угрозой инфицирования и что им стоит соблюдать режим самоизоляции.

Такая система позволяет «Индийским железным дорогам» давать разрешение на поездку только тем лицам, у которых, согласно данным Aarogya Setu, отсутствуют симптомы Covid-19. Все пассажиры, планирующие воспользоваться услугами «Индийских железных дорог», должны загрузить и установить данное приложение, пройти регистрацию и оценить состояние своего здоровья. К поездке допускаются только те лица, безопасность которых была подтверждена приложением. Лицам с подтвержденным Covid-19, а также тем, у кого наблюдаются симптомы коронавирусной инфекции или кто подвержен риску инфицирования, совершать поездки запрещается.



Организации, планирующие установить дозаторы с антисептическим гелем в поездах

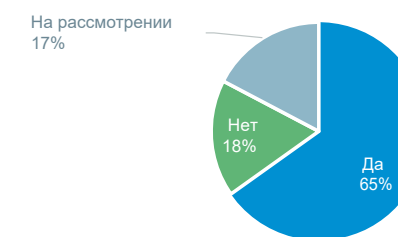


Рисунок 5 и 6. (Слева) ответы 26 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация установить дозаторы с антисептическим гелем для пассажиров с целью восстановления пассажиропотока (как на станциях, так и в поездах) и укрепления доверия пассажиров?» — в отношении станций; (справа) ответы 23 респондентов на тот же вопрос в отношении поездов. Разницу в полученных ответах можно объяснить тем, что не все респонденты имеют/эксплуатируют поезда или станции

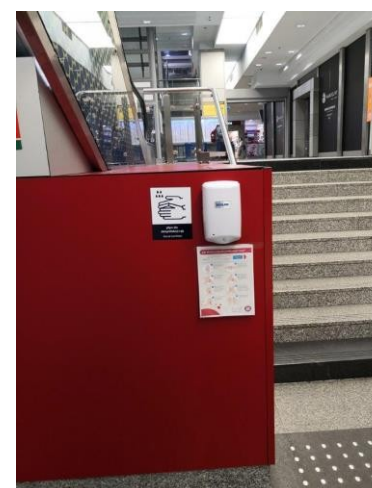


Рисунок 7. Фотография дозатора с антисептическим гелем для пассажирского использования на железнодорожной станции в Польше (PKP S.A. и PKP PLK S.A)



Рисунок 8. Фотография человека, пользующегося антисептическим гелем на станции SNCF

2.2.4 Антисептические гели

Многие респонденты указали, что они планируют либо начать, либо продолжать предоставлять пассажирам антисептические гели на станциях (рис. 5) или в поездах (рис. 7). Респонденты планируют начать или продолжить размещать общедоступные антисептические гели на железнодорожных станциях и в поездах (в зависимости от функции респондента — оператор инфраструктуры, оператор поезда и др.), как показано на рис. 7 и 8. Несколько респондентов также рассматривают возможность реализации данной меры.

Два респондента рассматривают возможность продажи антисептических гелей (в том числе с установкой автоматов для продажи антисептиков). На данный момент такая мера не осуществляется.

Как и ожидалось, респонденты часто отмечали, что осуществление данной меры связано с проблемой доступности такого рода продуктов.

2.2.5 Регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция

Новый протокол уборки помещений с использованием Profizon X, применяемый компанией České dráhy

С началом кризиса, вызванного пандемией Covid-19, компания České dráhy («Чешские железные дороги») включила новый инструмент Profizon X в протокол уборки и дезинфекции помещений.

Аппарат The Profizon X был разработан частной чешской компанией при содействии нескольких университетов. Он уже активно применялся в некоторых зданиях Европейской комиссии.

ČD решили воспользоваться данной технологией для защиты пассажиров и персонала в условиях пандемии Covid-19. Система на протяжении часа проводит аэрозольную обработку помещения и оказывает мгновенный эффект, который сохраняется в течение трех лет. После дезинфекции необходимо на какое-то время открыть окна и двери и отдельно обработать ручки, поручни и другие места, к которым часто прикасается множество людей.



Почти все респонденты планируют соблюдать повышенные требования к уборке и дезинфекции помещений на этапе отмены карантинных мер и увеличения пассажиропотока (рис. 9). Большинство из них намерены проводить уборку и дезинфекцию на том же уровне, что и на этапе соблюдения режима изоляции, вплоть до окончания кризиса в сфере здравоохранения. Один респондент, давший отрицательный ответ, заявил, что «частота уборки в долгосрочной перспективе должна оставаться на том же уровне, что и до кризиса», — и это мнение разделяют многие респонденты.

Организации, планирующие проводить интенсивную уборку/дезинфекцию

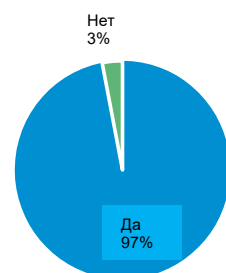


Рисунок 9. Ответы 33 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация проводить регулярную и интенсивную уборку/дезинфекцию в период снятия ограничений с целью восстановления пассажиропотока (как на станциях, так и в поездах) и укрепления доверия пассажиров?»

2.2.6. Меры утилизации, переработки и обращение с отходами

Большинство респондентов не меняли процедуры обращения с отходами во время карантина и не планируют вносить какие-либо изменения в период возобновления пассажирских перевозок (рис.10). Многие респонденты отметили, что данная мера не была включена в рекомендации органов власти. Те, кто планирует внедрить специальные меры по утилизации, переработке отходов и обращению с ними, указали, что они будут применены по отношению к потенциально зараженным предметам (маски, перчатки), которые будут помещаться в специальные контейнеры. Наконец, респонденты указали, что после окончания кризиса в сфере здравоохранения они откажутся от изменений, внесенных в указанные процедуры.

Организации, планирующие внедрить или продолжить реализацию мер по утилизации переработке и обращению с отходами

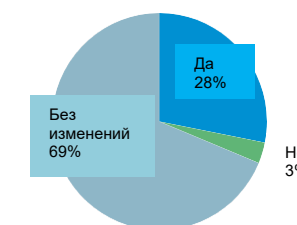


Рисунок 10. Ответы 32 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация применять меры по утилизации и переработке отходов по с целью восстановления пассажиропотока (на станциях в поездах) и укрепления доверия пассажиров?»

Стратегия FS Italiane по обращению с отходами, потенциально зараженными Covid-19

В соответствии с положениями Плана FS Italiane по восстановлению, система обращения с отходами на станциях предусматривает размещение в общественных местах специальных четко обозначенных контейнеров для мусора, предназначенных для утилизации использованных перчаток, масок и носовых платков, а также других предметов.

Основные характеристики системы обращения с отходами

- контейнеры для мусора без крышки или с педалью для открывания, позволяющих избежать прямого контакта;
- в контейнеры для мусора помещены как минимум два мусорных пакета;
- рядом с контейнерами для мусора расположен дозатор с антисептическим гелем;
- после опорожнения мусорных контейнеров проводится их дезинфекция.

Вышеупомянутые отходы рассматриваются как несортированные коммунальные отходы. Сбор осуществляется работниками службы сбора коммунальных отходов.

Regole di comportamento
Covid-19



Raccolta indifferenziata

Smaltisci qui:

- guanti usati
- mascherine usate
- fazzoletti di carta usati
- salviettine usate per igienizzare



2.2.6 Меры социального дистанцирования

Практически все респонденты принимают меры по обеспечению социального дистанцирования на вокзалах. Один респондент, который не планирует внедрять данную меру, отметил, что она не представляется целесообразной ввиду того, что уровень загруженности вокзалов будет низок даже после снятия ограничений; следовательно, будет достаточно места для того, чтобы люди, находящиеся на вокзалах, могли самостоятельно сохранять социальную дистанцию. Похожая ситуация сложилась и по вопросу реализации данной меры в поездах: большинство респондентов планируют внедрить правила соблюдения социального дистанцирования. Респонденты, не планирующие вводить данное требование, также отмечают, что пассажиры должны самостоятельно соблюдать данные правила, особенно учитывая тот факт, что организации еще не запустили систему бронирования мест. Наконец, один респондент в настоящее время еще рассматривает возможность реализации данной меры.

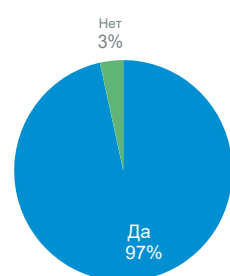


Рисунок 13. Пример «побуждающего метода» в виде наклейки на полу (ADIF, Испания)



Рисунок 14. Пример «побуждающего метода» в виде наклейки на полу, которая позволяет также контролировать потоки пассажиров (DSB, Дания)

Организации, планирующие обеспечить соблюдение мер социального дистанцирования на станциях



Организации, планирующие обеспечить соблюдение мер социального дистанцирования в поездах



Рисунок 11. (слева) ответы 29 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация внедрять меры по обеспечению социального дистанцирования для увлечения пассажиропотока (на станциях и в поездах) и укрепления доверия пассажиров?» — в отношении станций; (справа) ответы 27 респондентов на тот же вопрос в отношении поездов

Респонденты, давшие положительный ответ на данный вопрос, указывали самые разнообразные меры:

- ✓ Побуждающие (подталкивающие) методы (рис. 12, 13, 14)
- Плакаты
- Знаки
- Отметки/наклейки на полу, указывающие на рекомендуемую дистанцию между людьми
- Отметки/наклейки, запрещающие занимать определенные места
- ✓ Объявления
- ✓ Предупреждения на экранах
- ✓ Сокращение числа сидений в залах ожидания
- ✓ Увеличение числа пунктов входа на станции
- ✓ Доступ на станции только через вход или выход
- ✓ Установка ограничителей очереди



Рисунок 12. Пример «побуждающего метода» с разметкой для соблюдения дистанции (PKP, Польша)

Два респондента планируют предпринимать активные действия по ограничению доступа на станции после снятия карантинного режима. Еще один респондент указал, что автоматы по продаже билетов на железнодорожных станциях находятся на безопасном расстоянии друг от друга. Наконец, один респондент заявил о том, что его организация проводит мониторинг уровня загруженности станций в режиме реального времени. Пассажиры также имеют доступ к данным мониторинга, что позволяет им самостоятельно определять наиболее подходящее время для прибытия на станцию (рис. 15).



Рисунок 15. Пример компании JR East с отражением реальной ситуации на станции (рис. слева) и уровня загруженности на станции на основе данных, полученных в режиме реального времени (красная линия на рис. справа), а также на основе статистических данных за последнюю неделю

Как сообщают респонденты, они принимают различные меры (изложенные ниже), благодаря которым обеспечивают достаточное пространство в поездах, необходимое для соблюдения правил социального дистанцирования. Во-первых, 13 респондентов указали на то, что после снятия ограничений пассажиропоток какое-то время будет оставаться на низком уровне (от 30 до 50%). Несколько респондентов сообщили о внедрении ранее не используемой системы бронирования мест в пригородных и/или региональных поездах. Некоторые организации создали системы «умного» бронирования, позволяющие автоматически сократить число доступных мест и распределить их в «шахматном» порядке. В некоторых системах пассажиры могут самостоятельно выбирать места, что позволяет избежать чрезмерной загруженности вагонов и обеспечить соблюдение правил социального дистанцирования, при этом давая возможность членам одной семьи забронировать места рядом (рис. 16).



Рисунок 16. Пример JR East: система, позволяющая пассажирам бронировать любимые места

Еще один способ поддержания социального дистанцирования заключается в информировании пассажиров (при содействии органов власти и компаний) о необходимости совершать поездки в периоды минимальной загруженности транспорта. Железнодорожные компании также рассматривают возможность увеличения количества поездов, курсирующих в часы пик (при возможности). Малого уровня загруженности также можно добиться путем предоставления пассажирам актуальной информации (информирование об уровнях загруженности в режиме реального времени, статистика уровня загруженности). Один из респондентов заявил, что ему удалось создать новую веб-платформу, позволяющую отслеживать уровень загруженности в режиме реального времени (см. вложение об опыте DSB), а другой респондент указал, что его компания также рассматривает возможность создания мобильного приложения. JR East использовала подобное приложение до пандемии Covid-19 (рис. 17).



Рисунок 17. Приложение JR East, показывающее ситуацию в каждом поезде в режиме реального времени: уровень загруженности, температура и наличие условий для пассажиров ограниченной подвижностью

Веб-приложение «Государственных железных дорог Дании» (DSB) для отслеживания загруженности поездов в режиме реального времени

Приложение Plads på rejsen (www.pladspaarejsen.dk) позволяет отслеживать реальную и предполагаемую загруженность поездов S-tog (система пригородно-городских поездов агломерации Копенгагена), чтобы при планировании поездки пользователи могли самостоятельно выбирать поезда с наименьшим количеством пассажиров.



Приложение имеет несколько функций:

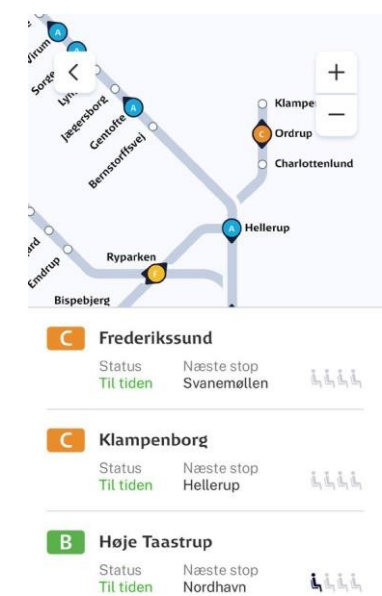
- Tjek s-tog («Проверить S-tog»): данная функция позволяет пользователям оценить ситуацию на всей схеме S-tog и увеличить масштаб на конкретной линии, чтобы увидеть уровень загруженности на основе данных, полученных в режиме реального времени. Приложение также показывает основную информацию о движении на выбранной линии.
- Bedste tid («Лучшее время»): данная функция позволит пользователям спланировать будущие поездки с учетом предполагаемого уровня загруженности. Для этого необходимо выбрать день поездки и нужную линию, проанализировать график, показывающий уровень загруженности, и затем выбрать подходящее время для поездки.
- «Табло отправлений» (функция станет доступна в следующем обновлении): в настоящее время DSB работают над созданием более совершенных моделей прогнозирования, которые будут включены в функцию «Табло отправлений». Эта функция позволит более эффективно пользоваться данными об уровне загруженности при планировании поездок.

В основе веб-приложения лежит несколько элементов.

- Платформа, созданная в виде веб-страницы, а не приложения (для которого требуется одобрение публикации — например, от Apple), позволяет оперативно публиковать информацию. Кроме того, благодаря такому решению сервис удалось запустить в короткий срок. В основе приложения также лежит уникальная бэкэнд-разработка.
- В качестве базовых данных выступают сведения о весе вагонов поезда, которые первоначально использовались для расчета тормозного пути. Теперь эта информация также используется для оценки загруженности выбранного поезда. Пассажиры пригородных поездов могут получить доступ к данным в режиме реального времени; кроме того, приложение дает рекомендации (например, о том, стоит ли садиться в поезд или лучше дождаться другого, менее загруженного).
- DSB не только реализовали возможность использования данных в режиме реального времени, но и создали относительно простые модели прогнозирования, которые будут адаптироваться под определенные условия по мере снятия общественных ограничений. В настоящее время DSB работает над третьей версией приложения, в основе которого будет лежать более совершенная система машинного обучения. Это позволит давать более эффективные рекомендации по планированию поездок.

Приложение было разработано в течение двух недель: начиная с момента возникновения первоначальной идеи и заканчивая запуском.

С тех пор DSB оперативно выпускают обновления для приложения. В ближайшем времени планируется запустить третью и четвертую (финальную) версии.



2.2.7 Изменение протоколов действий в случае подозрения на Covid-19

Большинство респондентов не планируют вносить изменения в имеющиеся протоколы действий в случае подозрения на Covid-19 в период после снятия ограничений (рис. 18), поскольку нынешние меры уже доказали свою эффективность.

Будете ли Вы вносить изменения в свой протокол действий в случае подозрения на Covid-19?

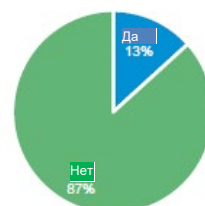


Рисунок 18. Ответы 30 респондентов на вопрос «Будете ли Вы вносить изменения в свой протокол действий в случае подозрения на Covid-19?»

Респонденты, сообщившие о намерении изменить протоколы, объяснили свое решение тем, что им необходимо учесть новые требования, которые были введены органами власти. Кроме того, таким же образом протоколы были изменены и в период действия карантинных мер. Таким образом, решения респондентов (как о внесении изменений, так и о сохранении протоколов в прежнем виде) всегда зависят от решений соответствующих органов власти.

2.2.9 Прочие меры

В данном разделе рассматриваются меры, которые респонденты планируют начать или продолжить осуществлять после снятия введенных правительством ограничений. Данные меры были упомянуты самими участниками опроса, т. к. анкета не затрагивала их напрямую.

Вентиляция. Железнодорожные предприятия либо планируют, либо уже вводят особые меры вентиляции помещений в целях снижения риска распространения Covid-19. Компании могут воспользоваться уже имеющейся системой кондиционирования воздуха/системой ОКВ (рис. 19), либо просто проветривать помещения. Данные меры будут соблюдаться и в период снятия ограничений.

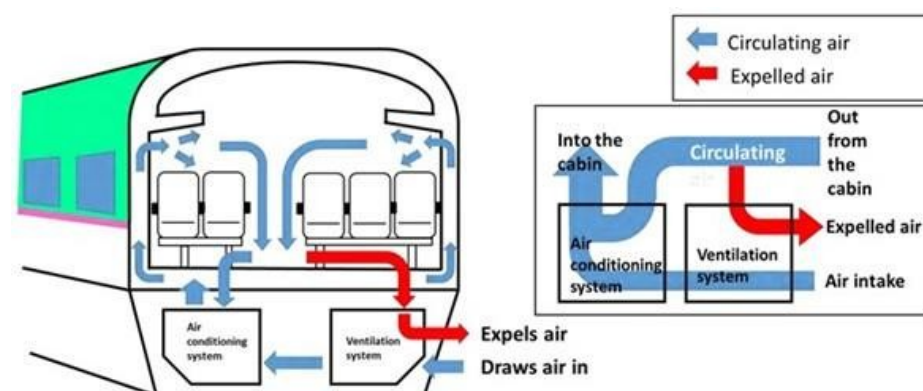


Рисунок 19. Вентиляционная система JR East в поездах Синкансэн может за счет внешнего забора воздуха очистить воздух в помещении. Эта технология используется в самолетах © JR East

Система бесконтактной продажи билетов. Железнодорожные предприятия, внедрившие систему бесконтактной продажи билетов, позволяющую избежать угрозы передачи Covid-19, продолжают пользоваться данной системой; другие участники опроса осуществят данную меру в ближайшем времени.

2.3 РАЗГРАНИЧЕНИЕ МЕР

В данном разделе рассматриваются планы компаний по внедрению разных мер для различных условий: например, в отношении пассажиров или посетителей станций, пригородных или региональных поездов, а также поездов дальнего следования.

2.3.1 Применительно к физическим лицам

Организации, планирующие применять различные меры по отношению к пассажирам и другим лицам

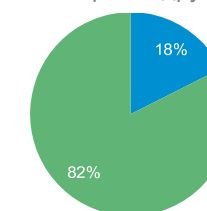


Рисунок 20. Ответы 34 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы применять различные меры по отношению к пассажирам и другим лицам?»

В отношении вышеупомянутых мер опрашиваемые указали, что они не планируют разграничивать меры в зависимости от статуса посетителей — пассажиров или других лиц, находящихся в помещениях железнодорожных вокзалов (например, персонал станции, покупатели в магазине, сопровождающие лица) (рис. 20). Респонденты, давшие положительный ответ, указали на необходимость принятия дополнительных мер для уязвимых групп населения: например, один из участников опроса отметил, что в некоторых случаях пользоваться лифтом разрешается только лицам с ограниченной подвижностью. Другие отмечали, что средства индивидуальной защиты будут выдаваться только персоналу станции. Наконец, один респондент планирует ввести отдельный вагон только для женщин.

2.3.2 Применительно к услугам

Большинство респондентов планируют принять одинаковые меры по недопущению распространения Covid-19 применительно ко всем своим услугам (междугородние, пригородные, региональные, ночные перевозки и т. д.) (рис. 21).

Организации, планирующие применять различные меры по отношению к различным услугам

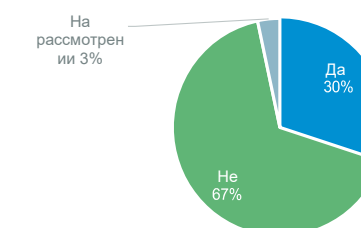


Рисунок 21. Ответы 30 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы применять различные меры по отношению к различным услугам (например, для пригородных, региональных поездов, поездов дальнего следования, спальных вагонов, международных или туристических поездов)?»

Среди тех респондентов многие вводят разграничение для междугородних и пригородных/региональных поездов. Еще один респондент отметил, что работа поездной клининговой бригады не доказала свою эффективность в пригородных/региональных поездах, однако данная мера применяется по отношению к поездам дальнего следования. Другой респондент заявил, что время в пути на поездах дальнего следования обуславливает введение дополнительных мер, не предусмотренных для пригородных/региональных поездов. Наконец, респонденты также сообщили о введении похожих мер для ночных поездов, а также отметили, что туристические поезда не будут доступны в течение данного периода.

2.3.3 Между регионами

Большинство респондентов внедряют меры по снятию ограничений на национальном уровне (рис. 22). Они обратили внимание на тот факт, что их решения зависят от требований местных/региональных органов власти и, что, при необходимости, они будут действовать в соответствии с конкретными мерами, введенными на региональном уровне. Один из респондентов ответил, что его компания планирует ввести различные меры для разных регионов, поскольку ее деятельность охватывает две страны; следовательно, необходимо учитывать конкретные требования, действующие в том или ином регионе. Другой респондент указал, что, поскольку статистика распространения Covid-19 может отличаться в зависимости от места, меры должны также приниматься на региональном уровне (при согласовании с органами власти). Респонденты также приводили и другие критерии разграничения принимаемых ими мер:

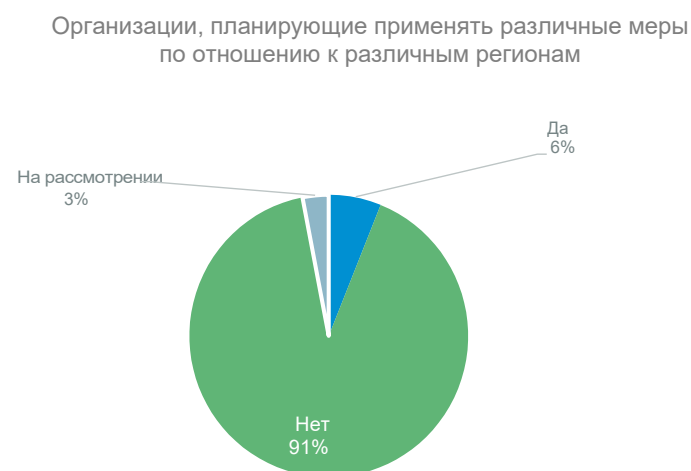


Рисунок 22. Ответы 33 респондентов на вопрос: «Планируете ли Вы применять различные меры в различных регионах?»

Респонденты также приводили и другие критерии разграничения принимаемых ими мер:

- ✓ подвижной состав (например, система вентиляции, конструкция кабины)
- ✓ размер вокзала

2.4 НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Новые технологии, разработанные специально для борьбы с пандемией Covid-19, не получили широкого распространения в качестве стратегических инструментов, применяемых на этапе восстановления в период после снятия ограничений: более половины респондентов указали, что либо вовсе не планируют использовать их, либо планируют, но на более поздних этапах (рис. 23). Однако большинство организаций уже используют инструменты и решения, разработанные до пандемии Covid-19, которые позволяли прямо или косвенно контролировать ситуацию (GPS-данные приложений, данные мониторинга, датчики). Редкое применение специализированных технических решений и инструментов для борьбы с Covid-19 может быть также связано с вопросами конфиденциальности и защиты персональных данных.

Половина респондентов, давших положительный ответ, сообщили, что они используют финансируемое/разработанное правительством приложение для отслеживания контактов, позволяющее осуществлять эффективный контроль над распространением заболевания. Сфера применения приложений не ограничена, однако важную роль они играют в железнодорожном секторе и системе общественного транспорта (см. вложение об опыте «Индийских железных дорог»). Приложения с GPS-навигацией позволяют информировать пользователей о факте контакта с заболевшим.

Вторым наиболее распространенным решением (31%) являются меры по мониторингу уровней пропускной способности и загруженности. Следование нормам социального дистанцирования имеет решающее значение для борьбы с пандемией, но обеспечить соблюдение данных правил в общественном транспорте крайне сложно. Компания JR East (Япония) уже использовала приложение, позволяющее оценить уровень загруженности в вагоне еще до прибытия поезда на станцию и более равномерно распределить пассажиров внутри, а также на платформе (рис. 13). Компания DSB (Дания) последовала этому примеру и разработала веб-приложение, благодаря которому пассажиры могут получить информацию об уровне загруженности всех поездов системы S-tog DSB в режиме реального времени (см. вложение). Национальная сеть железных дорог Испании (RENFE) в настоящее время разрабатывает приложение, позволяющее распределить места в салонах пригородных и региональных поездов. Национальное общество железных дорог Марокко (ONCF) использует умную систему видеонаблюдения для подсчета пассажиров, а также разрабатывает приложение, с помощью которого можно построить маршрут до станций. Это решение позволит уменьшить поток пассажиров, перемещающихся внутри станций.

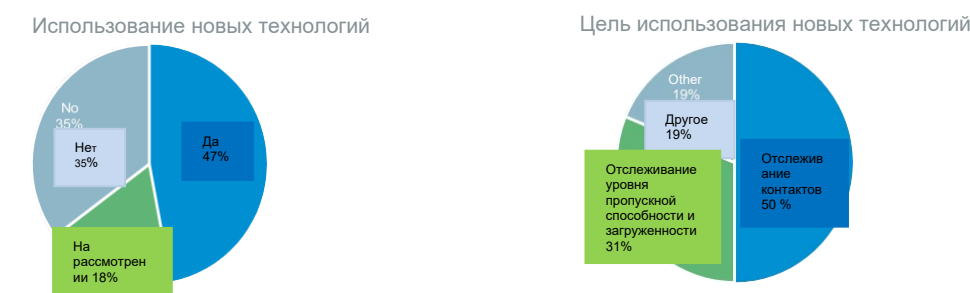


Рисунок 23. (Слева) ответы 34 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы использовать новые технологии (приложения и т. п.), большие данные или искусственный интеллект?»; (справа) ответы 16 респондентов с указанием цели использования

Среди других примеров использования новых технологий можно назвать интеграцию связанных с Covid-19 функций, встроенных в приложения, таких как «Причина отправиться в путешествие» FS Italiane (разработано совместно с органами власти) и «Отчеты о состоянии здоровья» «Китайских железных дорог».

2.5 ИНФОРМАЦИОННЫЕ КАМПАНИИ

Большинство респондентов заявили, что они не планируют прекращать информирование. Подобные кампании станут продолжением их предыдущих информационных стратегий, которые применялись в период карантина (рис. 24).



Рисунок 24. Ответы 34 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы проводить какие-либо конкретные информационные кампании?»

Организации продолжают доводить до сведения пассажиров рекомендации местных/национальных органов власти (профилактические меры, обновленная информация относительно сложившейся ситуации, рекомендации в отношении поездок) и информацию о поездках на поезде (в вагонах, на станциях, в кассах по продаже билетов, на посадочных местах) и будут повышать информированность пассажиров о мерах, принимаемых ими с целью сокращения масштабов распространения заболевания (повышение интенсивности и регулярности уборки, обеспечение соблюдения норм социального дистанцирования и улучшение системы вентиляции, применение более эффективных дезинфицирующих средств и т. д.). Такой подход будет играть важнейшую роль в процессе восстановления пассажиропотока и укрепления доверия пассажиров. Информирование пассажиров будет в основном проводиться по тем же каналам, которые использовались во время вспышки пандемии (сайты компаний, приложения и социальные сети, пресс-релизы, информационные табло на станциях и в поездах), в форме видеороликов, плакатов, баннеров и объявлений. Некоторые организации, помимо прочего, будут проводить кампании с использованием центральных средств массовой информации и прессы (рис. 25 и рис. 26).



Рисунок 25. Информационная кампания DB

Having on mind your and all passengers health and safety:

- purchase, exchange and return your tickets online using the website intercity.pl
- remember to acquire ticket with indicated seat reservation on it,
- submit your complain online using the website intercity.pl
- cover your mouth and nose,
- wash or disinfect your hands often.

Having on mind keeping safety during the journey, PKP Intercity:

- sets maximum tickets sales on a level guaranteeing that number of passengers will not exceed total number of seats,
- increased the frequency of cleaning and disinfecting trains.

Рисунок 26. Информационная кампания PKP

С целью ребрендинга железнодорожного транспорта и изменения бытующего на данный момент представления о поездах на поезде как на небезопасном средстве передвижения в Литве и Греции были запущены две отдельные информационные кампании: «Для тех, кто скупал по путешествиям» (см. вставку) и «Путешествие продолжается» (рис. 27). К решению аналогичной задачи «Немецкая железная дорога» решила подойти другим способом: компания выпустила брошюру с научно обоснованной информацией, доказывающей, что потенциальный риск заражения в поезде крайне низок (особенно с учетом принимаемых профилактических мер).

С целью повышения пассажиропотока, стимулирования раннего бронирования и использования онлайн-каналов продаж «Румынские железные дороги» ввели систему временных скидок на билеты.



Рисунок 27. Скриншот видеоролика TrainOSE и наклейка на окно для кампании «Путешествие продолжается». Видеоролик можно посмотреть в медиацентре МСЖД.

Кампания «Литовских железных дорог»: «Для тех, кто скучал по путешествиям»

По завершении карантина UAB LG Passengers (является частью компании «Литовские железные дороги») запустила довольно необычную кампанию по привлечению пассажиров. Кампания состоит из двух частей.

Часть I. Компания предлагает пассажирам не только вместе помечтать о путешествиях, но и совершить виртуальную поездку, находясь прямо в кабине машиниста. В конце апреля (в период действия карантинного режима) на странице «Литовских железных дорог» в Facebook появилась запись о планируемых пяти видеомаршрутах (как по популярным, так и по менее известным направлениям): Вильнюс — Тракай, Вильнюс — Кяна, Вильнюс — Яшюнай, Мариямполь — Каунас, Вильнюс — Каунас, Вильнюс — Игналина. Каждое видео набрало от 16 до 45 тыс. просмотров (довольно большое число по меркам Литвы).

Часть II. Запуск состоялся в первую неделю июня, после окончания карантина. Данная часть также подразумевает активное участие, вовлеченность и доверие самих пассажиров. Она также предлагает участие в конкурсе, проводимом в социальных сетях. Данный конкурс позволяет пассажирам взглянуть на концепт путешествий через призму романтики и поделиться своим эстетическим видением, наиболее близким им по духу. Пассажирам предложено поделиться своими фотографиями, сделанными во время поездок и, таким образом, выразить свою тягу к путешествиям и желание открывать новые уголки своей страны. Конкурс проводится в социальных сетях Facebook и Instagram, и его условия заключаются в следующем: пассажиры делают фотографии во время своих путешествий на поезде и выкладывают в своих аккаунтах с тегами @lietuvosgelezinkeliai (LG) и #keliauju kartu («я путешествую вместе с вами»). Организаторы выкладывают данные фотографии на своей странице Facebook. Авторы тех фотографий, которые соберут больше всего «лайков», получают еженедельный приз — специальные дорожные сумки с фирменными сувенирами и туристические ваучеры. С целью продвижения кампании «Для тех, кто скучает по путешествиям» была создана новая веб-страница: <https://pasiilgusiemskelioniu.traukiniobilietas.lt/>.

Инициатива вызвала интерес в социальных сетях и получила широкое освещение в национальных СМИ.



2.6 ВЛИЯНИЕ НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Как отметила подавляющая часть респондентов, их организации все еще рассматривают вопрос о воздействии кризиса Covid-19 на будущее железнодорожных перевозок, и в настоящее время компании по-прежнему анализируют данную проблему (рис. 28).

Мнение организаций о том, повлияет ли текущий кризис на развитие железнодорожных перевозок в будущем



Рисунок 28. Ответы 31 респондента на вопрос «Как текущий кризис может повлиять на развитие железнодорожных перевозок в будущем (в отношении проектирования вокзалов и поездов, использующихся материалов, эксплуатации, финансирования, моделей ГЧП, мультимодальности)?»

Среди тех респондентов, которые уже на данном этапе выражают свою уверенность в том, что Covid-19 окажет долговременное воздействие на будущее пассажирских железнодорожных перевозок, многие полагают, что в новых поездах потребуются адаптация подвижного состава и что в приоритете будет упрощение протокола уборки помещений. Один респондент прямо сообщил о намерении установить антибактериальные и противовирусные поверхности в поездах и на вокзалах. Еще одним важным изменением, как считают опрошенные, окажется более высокий уровень продаж электронных билетов. Наконец, некоторые респонденты упомянули тот факт, что условия пандемии Covid-19 подчеркнули преимущества удаленной работы. По их мнению, данную меру можно будет сохранить и после окончания санитарно-эпидемиологического кризиса в связи с Covid-19.

3. ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ КАРАНТИНА

3.1 МЕРЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Многие респонденты заявили, что кризис Covid-19 не оказал негативного воздействия на грузовые перевозки, и данная область не требует применения каких-либо коммерческих мер по «восстановлению» бизнеса, поскольку он не нес убытки. Четыре респондента упомянули такие меры, как более активные усилия по привлечению клиентов, предоставление персонализированной поддержки или использование наступательной стратегии продаж. Большинство респондентов (69%) не собираются менять бизнес-модели. Тем не менее несколько респондентов отметили, что если возникнет такая необходимость в будущем, то они будут к этому готовы. Большинство респондентов (62%) не собираются менять стратегическую направленность своей компании.

Однако на вопрос об использовании преимуществ железнодорожной устойчивости (RAILsilience), благодаря которым железнодорожные перевозки стали важнейшим поставщиком товаров (по сравнению с остальными видами транспорта) в условиях кризиса, все респонденты подтвердили своё намерение воспользоваться открывшимися возможностями для развития рынка грузоперевозок в будущем. Кроме того, они надеются, что правительства убедились в надежности и устойчивости грузовых перевозок.

3.2 МЕРЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДОВЕРИЯ

Большинство респондентов планировали провести информационную кампанию, при этом уделяя особое внимание принятым мерам, а также способам оптимизации грузовых перевозок после восстановления пассажиропотока.

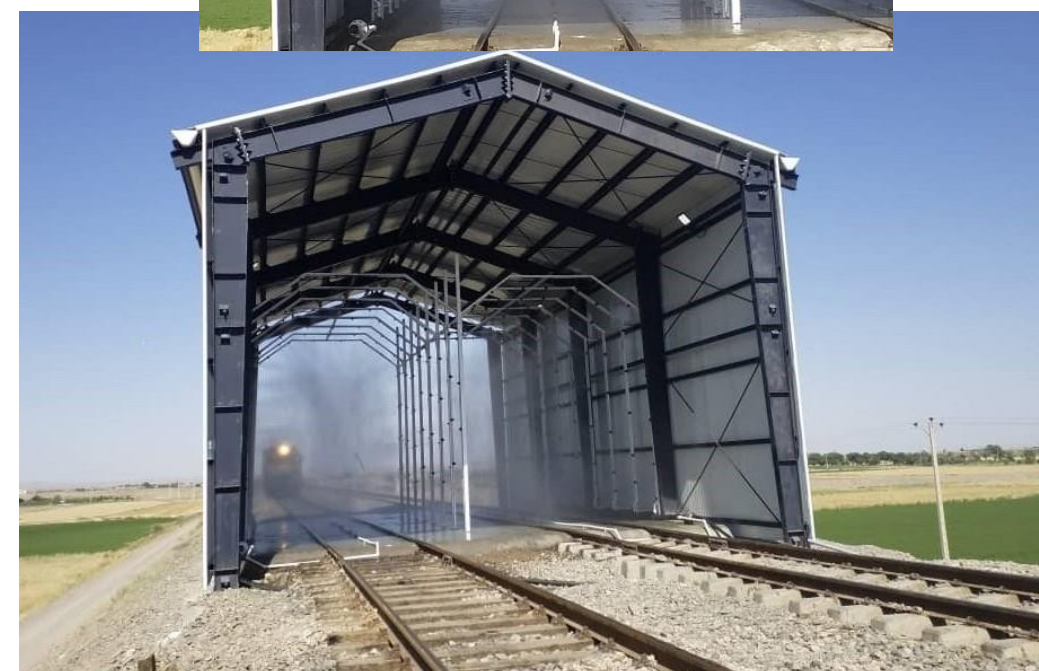
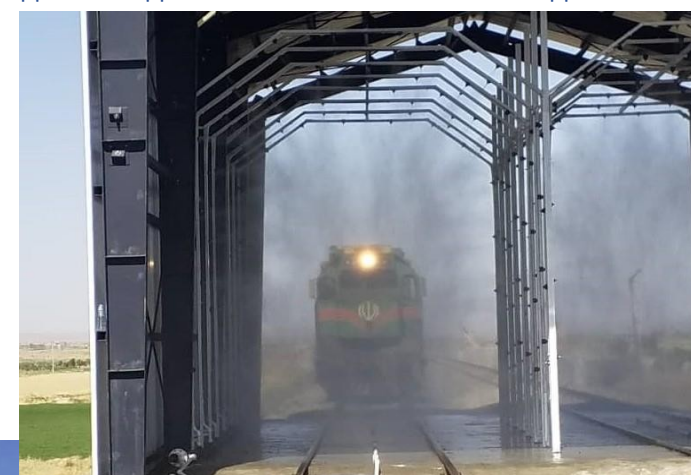
Как показывают результаты анкетирования, респонденты не планируют использовать какие-либо технологические разработки в процессе восстановления доверия клиентов. Например, респонденты заявили, что они уже используют надежную систему расчетного времени прибытия (ETA) или систему обнаружения и отслеживания транспортных средств, и поэтому кризис Covid-19 не оказал какого-либо влияния на решения в данной области. Кроме того, респонденты либо уже используют систему электронного обмена данными, либо планируют внедрить ее.

На вопрос о том, повлияет ли данный кризис на проектирование объектов железнодорожной инфраструктуры, 60% респондентов ответили утвердительно. В приоритете будут находиться такие вопросы, как защита работников и бесконтактное взаимодействие.

«Железные дороги Исламской Республики Иран» (RAI): дезинфицирующие туннели на границе

RAI спроектировал и построил дезинфицирующие пункты на пограничных железнодорожных станциях в Серахсе, Инче-Буруне и Лотф-Абаде (на границе с Туркменистаном). Каждая система дезинфекции состоит из туннеля длиной 20 метров и шириной 10 метров. 30 мая 2020 г. строительство было завершено, и пункты были введены в эксплуатацию.

Внутри каждого туннеля были установлены 8 (восемь) воздуховодов или труб, расположенных на расстоянии 1,40 м друг от друга, при этом туннель в Серахсе имеет 16 труб для железнодорожных линий как со стандартной, так и с широкой колеёй. Каждая труба состоит из 15 форсунок, предназначенных для опрыскивания подвижного состава дезинфицирующим раствором. В вентиляционных каналах, расположенных внутри туннеля, установлены два насоса высокой скорости подачи раствора. Наконец, в туннелях также расположены емкости большого объема для подачи необходимой воды и слива использованных вод.



4. УРОВЕНЬ ДОВЕРИЯ ПЕРСОНАЛА ПОСЛЕ ВВЕДЕННЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР

В период действия карантина или режима самоизоляции около половины членов Рабочей группы МСЖД по Covid-19 были вынуждены сократить штат своих сотрудников, а большинство из тех, кто сумел сохранить штатную численность на уровне, предшествующем введению карантинных мер, добились этого за счет повсеместного перевода работников на удаленный режим. Теперь, когда железнодорожный транспорт снова восстанавливается, необходимо убедиться в том, что персонал смог с уверенностью вернуться к работе. В настоящем разделе рассматриваются способы, при помощи которых члены рабочей группы МСЖД по Covid-19 планируют вернуться к прежнему режиму работы.

Обеспечение безопасности персонала: стратегия DB по тестированию на Covid-19

В первые дни пандемии в марте «Немецкая железная дорога» (DB) была крайне обеспокоена тем, что пандемия может поставить под угрозу непрерывность ее деятельности. Лабораторные ресурсы были в дефиците и использовались только для диагностики и лечения Covid-19, но не для проведения тестирования персонала, у которого не наблюдалось каких-либо симптомов заболевания. Поэтому DB решила заблаговременно создать лабораторный потенциал, необходимый для диагностики коронавируса в собственной лаборатории.

На сегодняшний день DB способна в крупном масштабе обеспечить золотой стандарт диагностики коронавирусной инфекции: ПЦР-диагностику SARS-CoV-2. DB использует данную возможность в рамках двух основных сценариев.

1. Отдельные работники выражают беспокойство в связи с возможным бессимптомным инфицированием SARS-CoV-2 и вероятной опасностью заражения в своем социальном окружении, а врачи и органы управления здравоохранением не дают разрешения на прохождение тестирования. В указанных случаях DB способна предотвратить уход сотрудника на больничный, предоставив ему возможность для прохождения диагностики.

2. Некоторые сотрудники больны COVID-19 или страдают от подтвержденного, но бессимптомного течения болезни, что вызывает обеспокоенность среди их коллег. Службы общественного здравоохранения не требуют и не проводят тестирование. В данном случае предлагается провести тестирование для больших групп персонала, или, что более предпочтительно, двукратное тестирование в течение недели. Это позволяет предотвратить перевод предприятия на карантин и дальнейшее распространение инфекции на рабочем месте.

Тестирование проводит медицинский персонал службы охраны труда на территории предприятия в специально отведенных помещениях или в мобильных пунктах. Результаты тестирования предоставляются в течение 24 часов.

4.1 МЕРЫ ПО ВОЗВРАЩЕНИЮ К РАБОТЕ

4.1.1 Измерение температуры

Мнения респондентов относительно того, планируют ли они начать или продолжить проводить измерение температуры после возобновления железнодорожного сообщения, разделились (рис. 29). Респонденты, намеревающиеся проводить мониторинг температуры среди персонала, будут делать это на входе в офисные здания и железнодорожные помещения. Они планируют использовать бесконтактные, дистанционные термометры, большинство также будут применять или применяют инфракрасные термометры. Один из респондентов также использует неинвазивные тепловизоры. Респонденты, отказывающиеся от применения данной меры, объясняют свое решение несколькими причинами: повышенная температура тела — не единственный симптом Covid-19; сотрудникам, у которых наблюдаются симптомы заболевания (в т. ч. повышенная температура тела и др.), и так рекомендуется оставаться дома; данная мера может понизить уровень соблюдения более эффективных профилактических мер, таких как санитарная обработка, мытье рук и социальное дистанцирование.

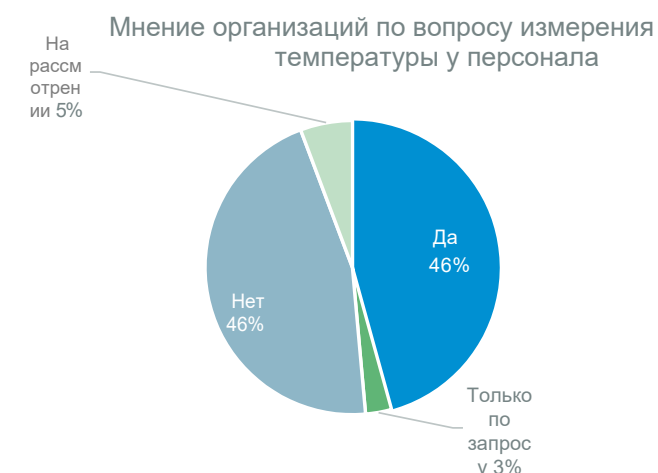


Рисунок 29. Ответы 35 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша компания проводить измерение температуры среди сотрудников после их возвращения к работе в офисе?»

4.1.2 Маски

Чуть менее половины респондентов планируют обязать всех сотрудников носить маски, в то время как еще треть собирается сделать ношение масок обязательным для отдельных категорий сотрудников, а именно для работников железнодорожного транспорта, контактирующих с клиентами, персонала диспетчерских, а также сотрудников, работающих на таких участках, где невозможно соблюдать меры социального дистанцирования (рис. 30). Один респондент заявил, что требование соблюдать масочный режим в случае отсутствия возможности для сохранения социальной дистанции носит рекомендательный, но не обязывающий характер (на рис. 30 обозначено как «Иногда рекомендуют»).

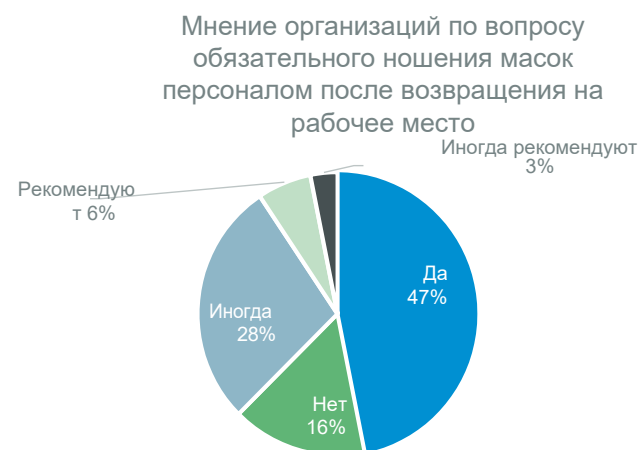


Рисунок 30. Ответы 32 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша компания обязать сотрудников носить маски после возвращения на рабочее место?»

4.1.3 Антисептические гели

Подавляющее большинство респондентов планирует предоставлять своим сотрудникам антисептические гели на рабочих местах (рис. 31). Большинство опрошенных указало офисы в качестве наиболее предпочтительного места установки дозаторов с антисептическим гелем. Более конкретные примеры мест размещения: туалеты, фойе, комнаты отдыха, кухни и коридоры. Один из респондентов указал, что его компания продолжит предоставлять антисептические гели только сотрудникам, непосредственно контактирующим с клиентами, а для остальных обеспечит наличие воды и мыла.



Рисунок 31. Ответы 24 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша компания предоставлять сотрудникам антисептические гели после возвращения на рабочее место?»

4.1.4 Регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция

Практически все (97%) респонденты планируют начать/продолжить проводить интенсивную уборку и дезинфекцию подвижного состава (кабин машиниста, зон отдыха и рабочих мест). Некоторые упомянули, что планируют участвовать уборку мест, которые будут чаще использоваться после карантина. Только один респондент заявил, что компания пересматривает протокол уборки помещений (рис. 32).

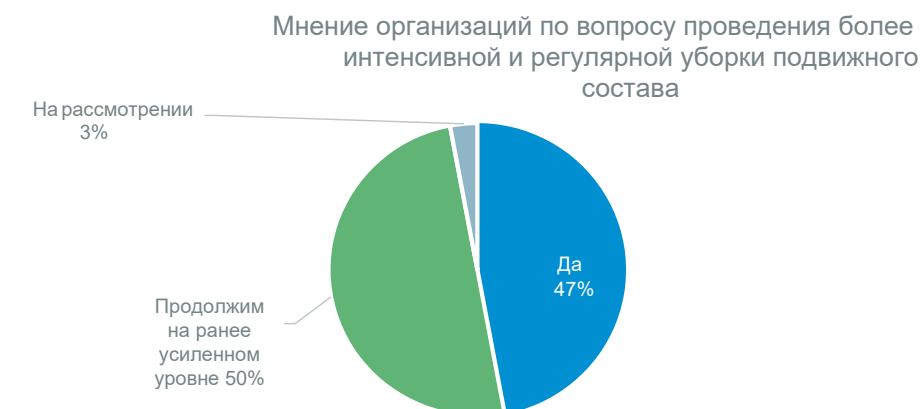


Рисунок 32. Ответы 34 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша компания усилить меры по уборке/дезинфекции подвижного состава после возвращения сотрудников на рабочее место?»

4.1.5 Меры социального дистанцирования

В странах, где ограничения из-за Covid-19 смягчаются и сотрудники постепенно возвращаются на рабочие места, железнодорожные компании отдают предпочтение реорганизации штата за счет перевода персонала на удаленный режим работы, а также введения гибкого и сменного графика. На вопрос о том, каким образом они планируют обеспечить соблюдение правил социального дистанцирования среди персонала, большинство респондентов ответили, что будут применять меры по повышению уровня осведомленности, такие как тренинги, агитационные плакаты, SMS, электронные письма, напоминания, а также специальную разметку (например, разметка социально безопасного расстояния на полу) (рис. 33). Здания уже были или будут оборудованы информационными указателями (знаками, наклейками и плакатами), способствующими соблюдению персоналом мер социального дистанцирования и координации их перемещений внутри здания (например, коридоры и лифты с односторонним движением).

Как организации намерены обеспечить соблюдение социального дистанцирования среди сотрудников

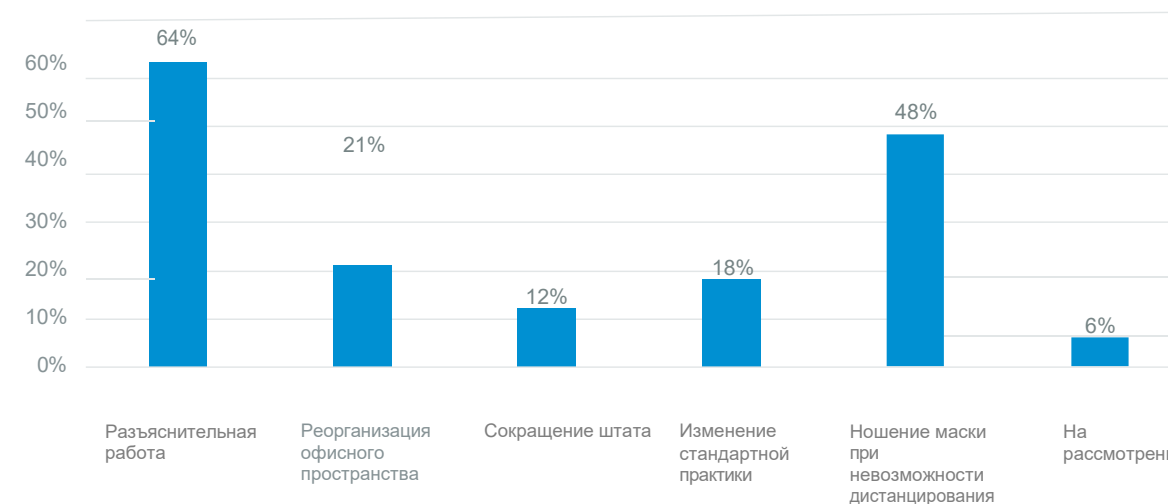


Рисунок 33. Ответы 33 респондентов на вопрос «Как Вы планируете обеспечить соблюдение норм социального дистанцирования между сотрудниками?»

Довольно часто упоминался такой способ, как реорганизация рабочего пространства в целях обеспечения соблюдения норм социального дистанцирования между всеми сотрудниками (рис. 34 и 35). Общие рабочие зоны и диспетчерские уже разделены или будут разделены прозрачными пластиковыми перегородками, причем в некоторых из них была пересмотрена схема рассадки для снижения риска распространения инфекционного заболевания.

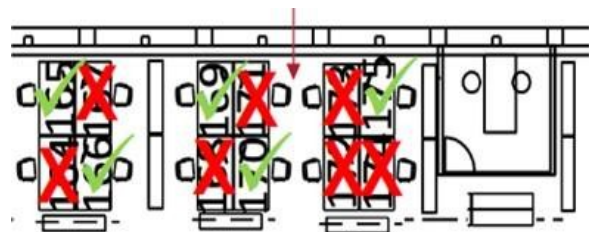


Рисунок 34. Изменение схемы рассадки в рабочей зоне, DSB, Дания



Рисунок 35. ADIF (Испания) разработала новые карты зданий компании с указанием схемы реорганизации офисов

Еще один способ обеспечения пространства, необходимого для соблюдения правил социального дистанцирования, заключается в сокращении количества людей, которым разрешен доступ в конкретную рабочую зону. Некоторые респонденты также упоминали меры, направленные на изменение стандартной практики, такие как обеды в одиночку и сокращение неслужебного общения.

Кроме того, многие респонденты упомянули, что в случае, если соблюдение мер социального дистанцирования не представляется возможным, сотрудники должны носить маску и другие доступные средства индивидуальной защиты. В некоторых случаях для обеспечения лучшей циркуляции воздуха применялись меры по улучшению вентиляции или кондиционирования воздуха.

4.1.6 Реорганизация штата

Пандемия серьезно помешала организации кадрового обеспечения, поэтому железнодорожные компании приняли различные меры для обеспечения минимально возможной непрерывности работы. Теперь, когда ограничения, вызванные Covid-19, постепенно снимаются в различных уголках мира, работодатели адаптируют данные меры для плавного возвращения к нормальной работе и стремятся обеспечить безопасность персонала и минимизировать риски распространения инфекции на местах.

На вопрос о возможности реорганизации штата при переходе к этапу снятия ограничений практически все 29 респондентов ответили утвердительно, хотя некоторые особо подчеркнули вероятность долгосрочных изменений в режиме работы (в той или иной степени). На рис. 36 показана распространенность различных мер.

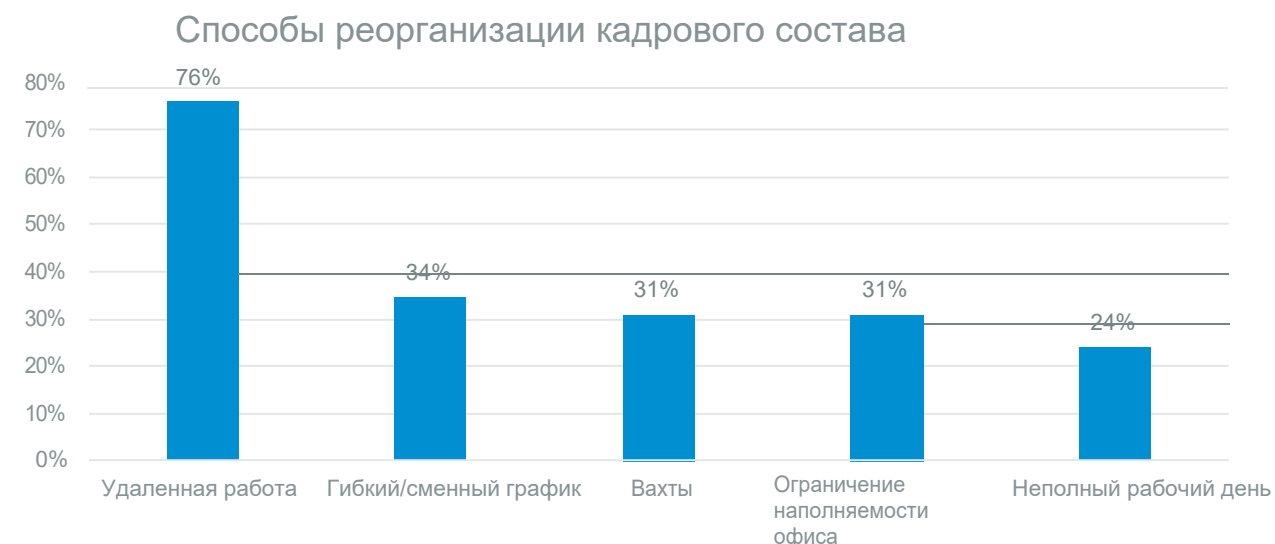


Рисунок 36. Ответы 29 респондентов на вопрос «Планирует ли ваша компания провести реорганизацию кадрового состава?»

В настоящий момент удаленная или дистанционная работа — наиболее широко применяемая компаниями мера (в случаях, где это реализуемо: административные служащие, менеджеры и т. д.) как в период кризиса, так и после него, причем в некоторых организациях число удаленных сотрудников достигает 99%. До 78% респондентов указали, что удаленная занятость соответствующего персонала сохранится и в послекризисный период, а возвращение в офисы будет происходить по нарастающей, но с осторожностью. В связи с тем, что на пике кризиса спрос на удаленную работу в некоторых регионах мира значительно возрос, компании оперативно ответили на этот вызов, улучшив необходимую инфраструктуру (путем внедрения таких решений, как облачные сервисы, средства совместной работы и т. д.). DB (Германия) в течение нескольких месяцев демонстрирует улучшение инфраструктуры удаленной занятости, которые были запланированы на 2023 г. и далее.

В тех сферах, где переход на удаленный режим работы не представляется возможным, применяются другие меры, такие как: i) гибкий/сменный график работы и ii) работа вахтовым методом, причем, по словам респондентов, доля указанных мер составляет 34% и 31% соответственно. Данные меры помогут сотрудникам, с одной стороны, избежать поездок на работу общественным транспортом в часы пик, а с другой — установить асинхронный (иногда противоположный) график работы для предотвращения присутствия всех сотрудников на рабочем месте, что позволит контролировать риск распространения инфекции. Кроме того, компании часто прибегают к таким средствам, как уменьшение наполняемости всей или части рабочего пространства (31% ответов), особенно в зонах общего пользования (таких как переговорные, столовые) и некоторым ограничениям передвижения сотрудников на рабочем месте. Уменьшение рабочего времени, куда входит как сокращенный рабочий день, так и временная приостановка деятельности, является еще одной альтернативой, позволяющей контролировать количество присутствующего в офисе персонала (24% ответов).

4.2 РАЗГРАНИЧЕНИЕ МЕР

4.2.1 Меры безопасности при проведении технического обслуживания

Свыше двух третей респондентов намерены внедрить или продолжать применять ранее внедренные дополнительные меры санитарной обработки при проведении технического обслуживания (рис. 37). Один из респондентов, который не собирается использовать такие меры, сообщил, что «санитарная обработка проводится отдельно от технического обслуживания, поэтому указанные меры маловероятны». Наконец, один респондент в данный момент рассматривает возможность внедрения данной меры.



Рисунок 37. Ответы 26 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы внедрять дополнительные меры санитарной обработки при техническом обслуживании (подвижного состава и сооружений)?»

4.2.2 Меры безопасности при особо ответственных работах

Общей проблемой железнодорожных компаний является обеспечение безопасности персонала, занятого на особо ответственных работах, поэтому не удивительно, что большинство респондентов намерены внедрить или продолжить внедрение особых мер в отношении таких сотрудников (рис. 38). Многие респонденты упомянули о том, что применяют особые меры в отношении персонала диспетчерских, такие как разделение рабочего пространства или разбивка рабочих групп. Другие респонденты также применяют особые меры безопасности для работников, контактирующих с клиентами (средства индивидуальной защиты, СИЗ), которые не распространяются на остальных сотрудников. Два респондента заявили о тестировании персонала, занятого на особо ответственных работах, а один указал, что в его компании температуру измеряют только у работников, контактирующих с клиентами.



Рисунок 38. Ответы 340 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы внедрить особые меры безопасности для персонала диспетчерских, составителей поездов, машинистов...?»

4.3 ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

Большинство респондентов на нынешнем этапе планирует проводить специализированные или новые тренинги (рис. 39). Многие из этих респондентов рассматривают подобные тренинги в качестве средства информирования сотрудников о мерах безопасности во время пандемии, в том числе о том, как правильно пользоваться СИЗ и новыми чистящими средствами. Несколько респондентов также упомянули о новых тренингах по различным аспектам удаленной работы. Некоторые респонденты подчеркнули увеличение числа онлайн-тренингов и методов электронного обучения, при этом не акцентируя внимание на проведении новых или специализированных тренингов.

В ответ на вопрос о том, планируют ли они проводить обучение и повышать квалификацию (объединенного резерва) многопрофильных сотрудников, способных заменить друг друга в случае нового кризиса, большинство респондентов ответило отрицательно (рис. 40). Говоря о причинах, один из респондентов удачно резюмировал, что «уже имеется достаточно квалифицированных сотрудников, способных справиться с этой задачей; необходимости в обучении смежным навыкам нет».

Многие респонденты, утвердительно ответившие на указанный выше вопрос, также подчеркнули, что уже реализовали нечто подобное и, как заметил один из респондентов, «наличие многопрофильных сотрудников стало одним из ключевых выходов из данного кризиса».

Организации, планирующие проводить специализированные или новые тренинги

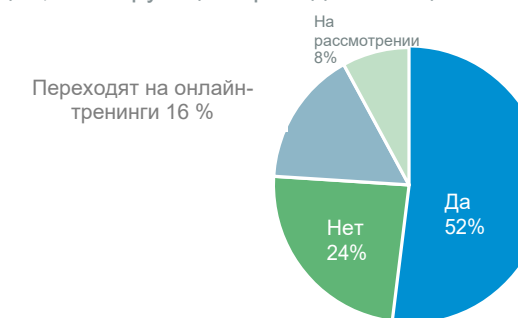


Рисунок 39. Ответы 25 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша организация проводить специализированные или новые тренинги?»

Организации, планирующие обучение и повышение квалификации (объединенного резерва) многопрофильных сотрудников

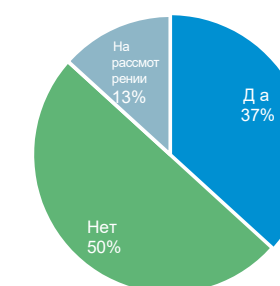


Рисунок 40. Ответы 30 респондентов на вопрос «Планирует ли Ваша компания проводить обучение и повышать квалификацию многопрофильных сотрудников, способных заменить друг друга в случае нового кризиса?»

Онлайн-курс ОАО «РЖД»: «Основные меры предосторожности для защиты от новой коронавирусной инфекции (Covid-19)»

В начале пандемии Covid-19, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) выпустило новый дистанционный обучающий онлайн-курс «Основные меры предосторожности для защиты от новой коронавирусной инфекции (Covid-19)». Данная всесторонняя учебная программа, загруженная в систему дистанционного обучения, предназначена для всех категорий сотрудников компании.

Данный учебный курс содержит описание основных мер защиты от распространения коронавирусной инфекции и включает такие разделы, как рекомендации ВОЗ и российских федеральных властей, меры, принимаемые РЖД, меры личной безопасности дома, на работе и в поездках, обзор правил и мер безопасности при обращении с пищевыми продуктами, существующие мифы и заблуждения.

Растянутый во времени, постепенный охват популяции новыми инфекциями позволяет создать и определенную иммунную прослойку населения, когда первые волны переболевших тормозят дальнейшее распространение инфекции и в конечном итоге обуславливают прекращение эпидемии. Несмотря на невысокую иммуногенность коронавирусов, какой-никакой кратковременный В-клеточный иммунитет к ним всё же формируется, а после перенесённых средне-тяжелых и тяжелых форм отмечается и долговременный Т-клеточный иммунитет на несколько лет (так было с SARS-2012).

Кол-во случаев

Время с первого случая

Без защитных мер

С защитными мерами

Возможности системы здравоохранения

Будьте готовы

ПОЗАБОТЬСЯ о близких во время #COVID19

- Регулярно спрашивайте о состоянии здоровья близких, особенно тех, кого затронула вспышка заболеваемости
- Советуйте им заниматься приятной деятельностью
- Познакомьте их с информацией ВОЗ, чтобы развеять страхи и сомнения
- Дайте детям спокойные и правильные советы

Прочитайте важную информацию и будьте ГОТОВЫ к #COVID19: www.who.int/ru/covid-19

Будьте ГОТОВЫ к #COVID19

Рекомендации ВОЗ о том, как защитить себя и окружающих

ОСТЕРЕГАЙТЕСЯ заражения коронавирусной инфекцией

Будьте **БЛАГОРАЗУМНЫ**, ознакомьтесь со всей информацией

ЗАБОТЬСЯ друг о друге

Прочитайте важную для себя и ваших близких информацию здесь: www.who.int/ru/covid-19

5. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЧУВСТВА БЕЗОПАСНОСТИ У ПАССАЖИРОВ

Восстановление пассажиропотока полностью зависит от того, будут ли пассажиры чувствовать себя в безопасности в поезде и воспринимать железнодорожные перевозки как безопасные, особенно ввиду того, что общественный транспорт считается благоприятной средой для распространения пандемии. В данном контексте практически все железнодорожные компании приняли план мероприятий, основанный на трех базовых принципах: постоянной профилактике, информировании и освещении деятельности.

- 1. Постоянная профилактика:** железнодорожные компании в обозримом будущем продолжат соблюдение профилактических мер, введенных на пике пандемии. Сюда входит дезинфекция и санитарная обработка, усиление мер социального дистанцирования, применение самых высоких стандартов чистоты и гигиены и сокращение уровня загруженности в поездах и на станциях. Железнодорожные компании также активно разрабатывают инновационные решения по борьбе с пандемией (новые протоколы дезинфекции, новые технологии, облегчающие соблюдение мер социального дистанцирования, и т. д.)
- 2. Информирование,** очевидно, является ключевым элементом доверия пассажиров. Организации продолжают публиковать актуальную информацию и сообщения касательно ситуации с Covid-19 во всех местах взаимодействия с пассажирами (начиная с продажи билетов и до конца поездки), а также проводят специальные пиар-кампании с целью освещения мероприятий, проводимых железнодорожными предприятиями для обеспечения безопасности пассажиров помимо обычных мер, таких как инвестиции в исследования распространения инфекции в транспорте или дополнительные меры по развитию новых технологий и инновационных решений (например, доработка систем вентиляции, УФ-дезинфекция и т. д.)
- 3. Освещение деятельности:** одна из важнейших стратегий заключается в освещении деятельности и усилий компании по предотвращению инфицирования пассажиров в пути. Пассажиры, видящие, что сотрудники соблюдают меры безопасности в реальной жизни, проникаются доверием к компании; такие действия, как частая уборка и дезинфекция поезда, контроль сотрудников охраны за соблюдением мер социального дистанцирования и другие профилактические меры, отсутствие загруженности в поездах, достигаемое благодаря продуманной политике по продаже билетов, и т. д. также способствуют повышению доверия клиентов.

Помимо указанных мер, организации также приняли на себя обязательства по повышению уровня сервиса. Они занимаются исследованием реальных потребностей клиентов в сложившейся ситуации, а также прогнозированием их поведения. Например, NS (Нидерланды) запустили массовый опрос среди 100 тыс. клиентов для достижения вышеобозначенной цели. Другие организации провели обучение персонала по вопросам оказания психологической помощи пассажирам в случае появления у них стресса и дискомфорта.

Взаимодействие JR East с пассажирами позволяет укрепить их чувство безопасности

Понимание того, что какое-то время пассажиры будут испытывать тревогу и даже недоверие по отношению к железнодорожным поездкам, подтолкнуло JR East к тому, чтобы просить пассажиров о соблюдении профилактических мер — даже когда это не доставляет особого комфорта. Компания надеется на сознательность пассажиров и их понимание того, что не существует лишь одного универсального средства, и каждая мера имеет свои недостатки. Поэтому JR East делает все возможное, чтобы добиться взаимопонимания и сотрудничества со своими пассажирами.

Всем известно, что угроза заражения возникает при наличии у окружающих симптомов коронавирусной инфекции, таких как кашель и чихание. Однако риск возрастает и при обычном общении. Нахождение в непосредственной близости от человека, длительное общение на близком расстоянии и громкие разговоры увеличивают риск заражения. В связи с этим JR East также просит своих пассажиров воздержаться от разговоров в перегруженном вагоне (ниже представлен текст плаката с переводом).

Откройте окна для вентиляции

Воздержитесь от разговоров

Наденьте маску

Просьба соблюдать меры профилактики Covid-19

JR East рекомендует открывать окна и включать кондиционеры для вентиляции помещения. Если Вы обнаружите, что окно закрыто, попросите, чтобы его открыли. Спасибо, что носите маски, воздерживаетесь от разговоров, избегаете периодов загруженности поездов и стараетесь работать в удаленном режиме!

5.2.2 Прочие вопросы безопасности

Большинство респондентов (73%) не планируют увеличения присутствия полиции или частной охраны (рис. 43). По мнению большинства респондентов, имеющих сотрудников службы безопасности на сегодняшний день достаточно для обеспечения защиты пассажиров и персонала. При необходимости (27% респондентов) организации привлекают дополнительные силы полиции. Например, Британская транспортная полиция (Соединенное Королевство) помогает следить за соблюдением мер социального дистанцирования на самых оживленных вокзалах. В Испании усилено присутствие полиции с целью выполнения таких задач, как раздача масок, а на некоторых вокзалах усилена служба охраны для регуляции пассажиропотоков (во избежание очередей и скопления пассажиров) и соблюдения ими социальной дистанции.

Планирует ли Ваша организация усилить полицейское присутствие или увеличить число сотрудников охраны?

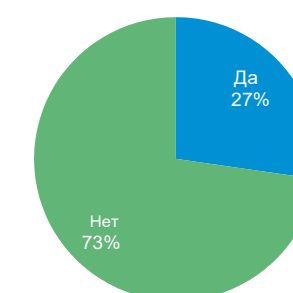


Рисунок 41. Ответы 33 респондентов на вопрос «Планируете ли Вы усиление полицейского присутствия или увеличение числа сотрудников охраны?»

5.3. ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКОМ

Технологии также помогают железнодорожному персоналу решать вопросы безопасности, связанные с Covid-19, без физического присутствия.

В третьей анкете был вопрос об использовании системы умного видеонаблюдения для управления потоками людей, а также о применении тепловизоров для измерения температуры.

Большинство респондентов (81%) не используют системы умного видеонаблюдения для управления потоками людей, однако многие из них используют уже установленные средства видеонаблюдения для контроля над ситуацией, особенно на крупных станциях (рис. 33).

Некоторые из респондентов (10%) используют системы умного видеонаблюдения, установив их на ряде вокзалов. Небольшое число респондентов (9%) рассматривают или тестируют подобные решения. Infrabel в Бельгии в настоящее время проводит оценку эффективности социального дистанцирования, основанную на наблюдении при помощи камер слежения, установленных в офисах, с подключенной к ним системой сигнализации; ONCF (Марокко) оборудовало все станции продвинутыми системами умного видеонаблюдения с функциями подсчета и управления потоками людей, причем развертывание таких систем продолжается.

5.2. УСИЛЕНИЕ ПОЛИЦЕЙСКОГО ПРИСУТСТВИЯ ИЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА СОТРУДНИКОВ ОХРАНЫ

Во время карантина большинство членов рабочей группы не сталкивались с проблемами безопасности. Теперь, когда большинство железнодорожных компаний в Европе, Азии и Северной Америке возобновили оказание услуг, а пассажиропоток постепенно увеличивается, вопросы безопасности снова становятся актуальными, особенно в плане соблюдения профилактических мер, таких как ношение масок и социальное дистанцирование.

5.2.1. Безопасность грузов

В ответ на вопрос, собираются ли они прибегать к помощи полиции/охраны для защиты ценных грузов, некоторые респонденты заявили, что уже применяют эту меру, а некоторые не собираются этого делать, так как подобная мера не связана с укреплением доверия в период после Covid-19.

Организации, которые используют или планируют использовать системы умного видеонаблюдения

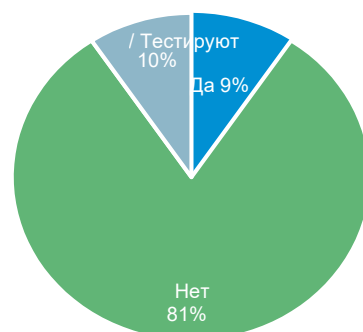
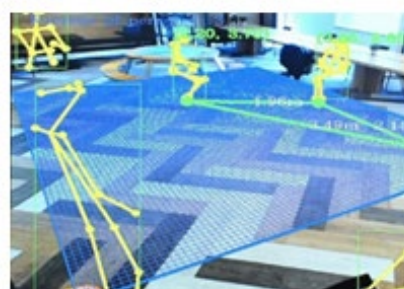


Рисунок 42. Ответы на вопрос «Используете или собираетесь ли Вы использовать технологии безопасности, такие как системы умного видеонаблюдения, для управления потоками людей?»

Пилотный проект **Infrabel**: соблюдение социальной дистанции посредством компьютерного зрения

IT - отдел **Infrabel** разработал экспериментальную концепцию, которая позволяет компьютеру определять число людей в комнате и следить за соблюдением социальной дистанции.



6. ЭТИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

На вопрос о необходимости внесения изменений в нормативно-правовую базу в связи с введением карантинного режима и соответствующих ограничений большинство респондентов ответило отрицательно (рис. 43). Те, кто указал на необходимость изменений, затронули вопросы регламентирования процесса удаленного режима работы, применения Общего регламента ЕС о защите персональных данных, использования систем умного видеонаблюдения и отслеживания контактов. Многие респонденты отметили, что данным вопросом должны заниматься органы власти, а не представители железнодорожных компаний.

Организации, считающие необходимым внесение изменений в нормативно-правовую базу



Рисунок 43. Ответы 26 респондентов на вопрос «Видите ли Вы необходимость в изменении нормативно-правовой базы (в первую очередь Общего регламента ЕС о защите персональных данных и этических аспектов)?»

Covid-19 повлек за собой существенные юридические последствия, в частности в отношении защиты данных. У железнодорожных компаний возникли вопросы касательно законности обработки персональных данных, таких как результаты измерения температуры и сведений о состоянии здоровья сотрудников и пассажиров. Также возникли вопросы касательно приложений для отслеживания передвижения и данных о местоположении. Генеральный секретариат ЦИТ затронул указанные вопросы на заседании Рабочей группы МСЖД по Covid-19. Он указал на важность обработки таких данных только в случае необходимости и наличия веских причин. Генеральный секретариат ЦИТ также разработал соответствующие рекомендации, которые скоро будут опубликованы (запрос о предоставлении экземпляра рекомендаций следует направлять на info@cit-rail.org).

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В конечном счете, при разработке и планировании снятия ограничений, связанных с Covid-19, железнодорожный сектор намерен продолжать применять уже реализованные в период карантина и самоизоляции рекомендации. Очевидно, что снятие ограничений ни в коем случае не говорит о том, что угроза распространения Covid-19 исчезла. Необходимо прилагать все усилия для обеспечения защиты и безопасности пассажиров, перевозимого груза и персонала.

Железные дороги готовы восстанавливать свою деятельность и в очередной раз доказать свое стремление к #RAILsilence — «железнодорожной устойчивости».

8. ПРИЛОЖЕНИЕ

8.1. ТРЕТЬЯ АНКЕТА РАБОЧЕЙ ГРУППЫ МСЖД ПО COVID-19: ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЕКТОРА В ПЕРИОД ОТМЕНЫ КАРАНТИНА, ВВЕДЕННОГО В СВЯЗИ С COVID-19

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ

1. Считаете ли Вы целесообразным следование мерам, которые Вы применяете в настоящее время в целях борьбы с Covid-19, после снятия всех ограничений на поездки и при восстановлении нормального уровня пассажиропотока? При каких условиях?
2. Планирует ли Ваша организация внедрить какие-либо из следующих мер в период снятия ограничений с целью восстановления пассажиропотока (на вокзалах и в поездах) и укрепления доверия пассажиров? Почему или почему нет? Будет ли уровень реализации данных мер отличаться от уровня в период карантина?
 - а. Измерение температуры тела пассажиров — если да, когда и где, с помощью какого устройства?
 - б. Обязательное ношение масок (или любой другой ткани/материи) — если да, то должны ли пассажиры иметь их при себе или они должны предоставляться компанией или органами власти?
 - в. Анкета для пассажиров о состоянии их здоровья?
 - г. Установка дозаторов с антисептическим гелем для пассажиров — если да, то где и в каких случаях?
 - д. Регулярная и интенсивная уборка/дезинфекция (на том же уровне, что и во время кризиса Covid-19? Меньше? Больше?). В каких конкретно местах?
 - е. Утилизация, переработка, обращение с отходами?
 - ж. Как обеспечить соблюдение правил социального дистанцирования:
 - і. на станциях: ограничение количества людей на станциях, планировка станции, пассажиропоток на станции и на платформах (наклейки, отметки на полу, ограничители или другие побуждающие методы) и др.?
 - іі. в поездах: система бронирования мест, запрет на бронирование определенных мест, контроль багажа, пассажиропотоков, управление уровнем загруженности и др.?
 - з. Планируете ли Вы внедрить различные меры для различных услуг (например, для пригородных, региональных поездов, поездов дальнего следования, спальных вагонов, международных или туристических поездов)? В чем будут заключаться различия?
 - и. Планируете ли Вы внедрить различные меры в отношении пассажиров и других лиц (например, персонала станции, посетителей магазинов, сопровождающих лиц, лиц с ограниченной мобильностью, несовершеннолетних без сопровождения)?



- j. Планируете ли Вы использовать новые технологии, большие данные или искусственный интеллект? Если да, пожалуйста, уточните, как именно.
- k. Планируете ли Вы изменить способ продажи билетов? Если да, то как?
- l. Планируете ли Вы проводить конкретные информационные кампании?

3. Как Вы планируете создавать у пассажиров чувство безопасности в поездах и на станциях, учитывая возможность появления у них новых страхов, связанных с пандемией Covid-19 (страх заражения, обеспокоенность по поводу качества воздуха, ограниченного пространства)? Планируете ли Вы внедрять новые системы кондиционирования воздуха (в поездах, на станциях, в других помещениях), новые протоколы уборки во всем поезде, новые способы организации пространства в поезде, на станции и на платформах, способы информирования?

4. Как данный кризис может повлиять на развитие железнодорожных поездов в будущем (в отношении проектирования станций и поездов, использующихся материалов, эксплуатации, финансирования, моделей использования ГЧП, мультимодальности, других услуг)?

5. Будете ли Вы вносить изменения в свои протоколы действий в случае подозрения на Covid-19? Если да, уточните.

6. Планируете ли Вы внедрять различные меры в различных регионах?

МЕРЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ/СТАНОВЛЕНИЮ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ

7. Какие из перечисленных ниже мер по восстановлению рынка грузоперевозок и укреплению доверия клиентов Ваша организация планирует предпринять в период снятия ограничений? Почему или почему нет?

- a. Торговые меры?
- b. Информационная кампания?
- c. Привлечение полиции/охраны для защиты ценного груза?
- d. Другое?

8. Рассматриваете ли Вы возможность изменения бизнес-моделей (снижение объема активов, разработка новых моделей)? Если да, поясните.

9. Изменится ли стратегическая направленность вашей компании?

10. Как Вы оцениваете целесообразность применения секторального подхода в железнодорожном секторе во время кризиса Covid-19 и в любой другой сопоставимой ситуации, где приоритетное внимание отдается национальным проблемам?

11. Как данный кризис может повлиять на развитие железнодорожных перевозок в дальнейшем, например в таких аспектах, как перевозки в целом, финансирование, мультимодальность, повагонные отправки, блок-поезда, опасные грузы и т. д.?

12. Как данный кризис может повлиять на проектирование железнодорожных сооружений в будущем, таких как терминалы (маршрутизация), погрузочно-разгрузочные платформы, локомотивы (вентиляция, шунтеры), пункты передачи, другие?

Политика компании

13. Перевозки. Поскольку кризис позволил доказать надежность железнодорожных грузовых перевозок, сможет ли Ваша компания воспользоваться данной возможностью после его окончания?

14. Электронный обмен данными (EDI). Планирует ли Ваша компания повысить уровень пользования EDI (в связи со сложившейся ситуацией) с целью снижения физического взаимодействия (между перевозчиками, между перевозчиками и транспортно-экспедиционными агентствами, с операторами мультимодальных перевозок и операторами инфраструктуры (ЕС), с сотрудниками таможенной службы и т. д.)?

15. Может ли ваша компания использовать надежные системы предполагаемого времени прибытия (ETA) или системы обнаружения и отслеживания с целью мобилизации рабочих команд лишь в нужное время без риска их инфицирования?

УРОВЕНЬ ДОВЕРИЯ ПЕРСОНАЛА

16. Рассматривает ли Ваша организация внедрение каких-либо из нижеперечисленных мер в процессе возвращения сотрудников к офисной работе?

- a. Измерение температуры — если да, то когда и где, с помощью чего?
- b. Обязательное ношение масок — если да, то это должна быть личная маска или маска, предоставленная компанией или органами власти?
- c. Планируете ли Вы предоставлять персоналу антисептический гель — если да, то где и когда?
- d. Планируется ли реорганизация кадрового состава? (гибкий/сменный график, неполный рабочий день, режим удаленной работы для административного персонала, уменьшение наполняемости зданий (например, вахтовый метод))?
- e. Регулярная и интенсивная уборка и дезинфекция подвижного состава (кабин машиниста, зон отдыха и рабочих мест, общественные места, туалетов) проводится на том же уровне, что и во время карантина? Больше? Меньше?
- f. Планируете ли Вы реорганизовывать офисные помещения (продолжить использовать опен-спейс, установить перегородки, настроить системы вентиляции и/или кондиционирования воздуха, отрегулировать поток персонала в коридорах)? А другие рабочие зоны (зоны отдыха машиниста и других сотрудников, столовые)?
- g. Как Вы планируете обеспечить соблюдение норм социального дистанцирования сотрудниками (техобслуживающим персоналом)?
- h. При проведении технического обслуживания (подвижной состав и сооружения): Планируете ли Вы внедрять дополнительные меры санитарной обработки при техническом обслуживании (подвижного состава и сооружений)?
- i. Специализированные/новые тренинги?

17. Планирует ли Ваша компания проводить обучение и повышать квалификацию многопрофильных сотрудников, способных заменить друг друга в случае нового кризиса?

18. Планируете ли Вы внедрить особые меры безопасности при особо ответственных работах (для персонала диспетчерских, составителей поездов, машинистов)?

ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

19. Планируете ли Вы усиление полицейского присутствия или увеличение числа сотрудников охраны?

20. Используете или собираетесь ли Вы использовать технологии безопасности, такие как системы умного видеонаблюдения для управления потоками людей, тепловизионные видеокамеры и др.?

ЭТИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

21. Видите ли Вы необходимость в изменении нормативно-правовой базы (в первую очередь Общего регламента ЕС о защите персональных данных и этических аспектов)?

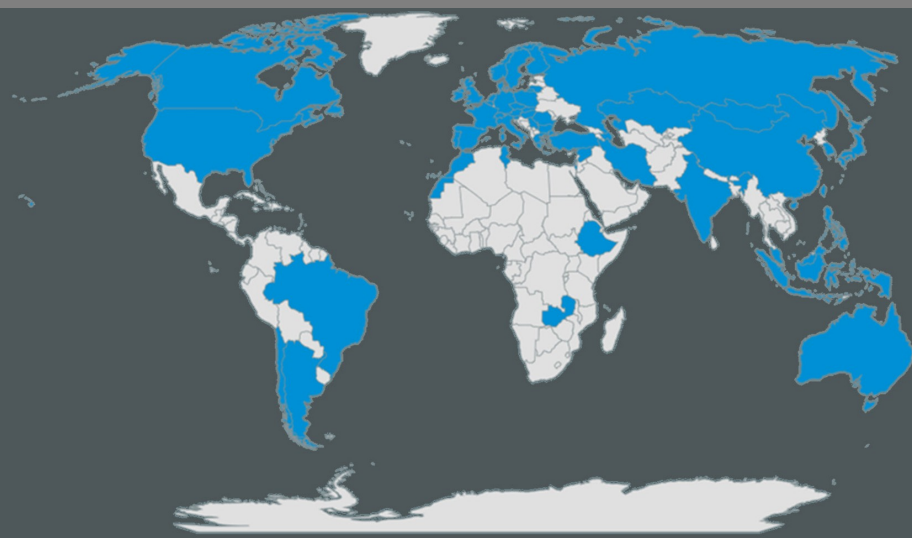
ДРУГОЕ

Просьба предоставить любые данные о возобновлении железнодорожных перевозок после отмены ограничительных мер, принятых в связи с Covid-19, не упомянутые в предыдущих вопросах.

Адрес для корреспонденции:

COVID19@UIC.ORG #RAILsilence

Страны, представители компаний которых вошли в состав Рабочей группы МСЖД по Covid-19



L'UIC est une association professionnelle certifiée pour engagement de qualité de services par AFNOR.

МСЖД — профессиональная ассоциация, качество услуг которой подтверждено сертификатом AFNOR.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
16, rue Jean Rey - 75015 Paris - France
[75015 Франция, Париж, Рю-Жан-Рей, 16]
Тел.: +33 (0)1 44 49 20 20
Факс: +33 (0)1 44 49 20 29
Эл. почта: info@uic.org

Опубликовано: Департаментом коммуникаций МСЖД, от имени Рабочей группы по Covid-19 (Л. Петерсен [L. Petersen], А. Садауи [A. Saadaoui], В. Перес [V. Perez], М. Бонно [M.-H. Bonneau], П. Лоран [P. Lorand]) под руководством М. Гигона [M. Guigon]
Опубликовано под руководством: М. Пло-Ломбар [M. Plaud-Lombard]
Дизайн: К. Филиппини [C. Filippini]
Верстка: М. де Коссарт
Фотографии: Adobe Stock

ISBN: 978-2-7461-2954-2
Депонирование с охраной авторского права: июнь 2020 г.

www.uic.org



#UICrail

