

Корейская национальная железнодорожная корпорация (Корейл) успешно запустила в пилотную эксплуатацию грузовой поезд, состоящий из 50 вагонов с контейнерами

Данная пилотная эксплуатация длиннооставного грузового поезда протяжённостью в 777 метров была проведена на участке следования Сеул – Пусан. Ожидается, что это позволит увеличить провозную способность грузовых поездов на 52 процента.

Корейл планирует ввести в коммерческую эксплуатацию длиннооставные поезда уже к первой половине 2023 года, тем самым обеспечив устойчивое развитие железнодорожной логистики посредством повышения доли железнодорожного транспорта в объёме грузовых перевозок.

Президент-генеральный директор Корейла На Хисын заявил, что обеспечение умной (смайт) мобильности путем ввода в эксплуатацию длиннооставных поездов способствует стимулированию управленческих инноваций и устранению проблем с дефицитом в сфере логистики.

Корейская национальная железнодорожная корпорация (Корейл) заложила основу для устойчивого развития корейской железнодорожной логистики, впервые в Республике Корея успешно запустив в пилотную эксплуатацию длиннооставный грузовой поезд протяжённостью в 777 метров на участке следования Сеул – Пусан. Протяжённость данного грузового поезда превышает двухкратный размер пассажирских скоростных поездов, состоящих из 20 вагонов с контейнерами протяжённостью в 388 м.



Корейл сообщил, что 19 июля 2022 года была успешно проведена пилотная эксплуатация длиннооставного грузового поезда из 50 вагонов с контейнерами, который проследовал по маршруту из Сеула в Пусан, преодолев расстояние в 402,3 км.

19 июля Корейл объявил об успешном проведении пилотной эксплуатации длинносоставного грузового поезда из 50 вагонов с контейнерами на пути следования Сеул – Пусан.

Пилотная эксплуатация была осуществлена в рамках реализации стратегии будущего с целью поиска выхода из ситуации, в которой Корейл находится в дефиците на фоне продолжающейся пандемии COVID-19. Решение Корейла можно интерпретировать таким образом, что компания приступила к стремительным управленческим инновациям путем внедрения Смарт-системы железных дорог, а именно внедрению длинносоставных грузовых поездов, которые могут стать новым источником прибыли.

В настоящее время Корейл испытывает дефицит в размере 154 млн долл. США в год только в сфере железнодорожной логистики. С целью преобразования дефицитной структуры в профицитную необходимо внедрить систему перевозок, позволяющую использовать одновременно не менее 64 вагонов с контейнерами. Началом внедрения этой системы перевозок стал ввод в пилотную эксплуатацию длинносоставного грузового поезда из 50 вагонов с контейнерами. Таким образом Корейл планирует обеспечить финансовую стабильность, внедрив устойчивую модель получения прибыли, которая не подвергается влиянию условий продолжающейся пандемии COVID-19.

На участке Сеул – Пусан курсируют пассажирские и другие коммерческие поезда. Однако до сих пор по этому пути ни разу не следовал грузовой поезд из 50 вагонов с контейнерами. Для запуска этого грузового поезда в пилотную эксплуатацию понадобилось 2 электрических локомотива, за которыми курсировали 50 вагонов с контейнерами. Контейнеры были загружены электроприборами, автомобильными запчастями и другими экспортными товарами с высокой добавочной стоимостью, чтобы создать аналогичные условия для коммерческой эксплуатации поезда.

Длинносоставный грузовой поезд отправился из Сеула в 5 часов утра и прибыл в Пусан в 11 часов утра, преодолев расстояние в 402,3 км.

Ввиду небольшой территориальной площади и разрыва железнодорожных линий между Югом и Севером Кореи, Республика Корея имеет короткую эксплуатационную протяжённость железных дорог по сравнению с другими странами, развитыми в сфере железнодорожной логистики. Данные условия стали сдерживающим фактором для разработки и эксплуатации длинносоставных грузовых поездов, предназначенных для перевозки больших объёмов груза на большие расстояния.

Например, в отличие от КНР и РФ, где эксплуатационная протяжённость железнодорожной логистики составляет от 700 до 1500 км, в Республике Корея она составляет всего 257 км.

Согласно исследованию Научно-исследовательского института Китайских железных дорог CARS эксплуатационная протяжённость железнодорожной логистики должна составлять не менее 700 – 800 км, чтобы железнодорожные перевозки имели преимущество перед автомобильными. Японская грузовая железная дорога JR Freight утверждает, что начиная с 600 км эксплуатационной протяжённости железнодорожной логистики, доля грузовых перевозок железнодорожным транспортом увеличивается по сравнению с автомобильным.

В связи с этим для компании Корейл, усердно готовящейся к открытию эры трансконтинентальных железных дорог, очень важна задача полной коммерциализации

длиннооставных грузовых поездов с целью обеспечения эксплуатационной протяжённости железнодорожной логистики и включения в трансконтинентальную железнодорожную сеть.

При этом необходимо учитывать тот факт, что грузовые станции и железнодорожные пути были построены в период оккупации Кореи империалистической Японией, поэтому они не соответствуют условиям эксплуатации длиннооставных грузовых поездов. Чтобы исправить эту ситуацию, Корейл приложил большие усилия для поиска подходящего пространства и улучшения железнодорожной инфраструктуры, которые ранее препятствовали коммерческой эксплуатации длиннооставных поездов.

Несмотря на вышеперечисленные сложности, успешный ввод в пилотную эксплуатацию длиннооставного поезда стал возможным благодаря твёрдой воле президента Корейла На Хисын.

Президент Корейла На Хисын, вступивший в должность в ноябре прошлого года, предложил ряд новых способов решения проблем с дефицитом и улучшения управленческой среды. Президентом На вместе со специалистами разных направлений железной дороги был разработан поэтапный план решения технических проблем внедрения длиннооставных грузовых поездов. И в рамках этого поэтапного плана первым этапом стала успешно реализованная 19 июля 2022 года пилотная эксплуатация длиннооставного грузового поезда из 50 вагонов с контейнерами. Это имеет большое значение, учитывая тот факт, что Корейл смог разработать способ эксплуатации длиннооставных грузовых поездов в нынешних вышеупомянутых условиях в стране.



777 метровый длиннооставный грузовой поезд из 50 вагонов с контейнерами, который впервые в Корее находится в пилотной эксплуатации, курсирует по железнодорожному мосту Кореи.

Ожидается, что коммерческая эксплуатация длинносоставных грузовых поездов радикально улучшит бизнес-атмосферу в сфере логистики, учитывая способность этих поездов перевозить грузы в больших объёмах. Это также будет способствовать достижению зелёной углеродной нейтральности и повышению конкурентоспособности корейской логистики путем создания смарт-мобильности и увеличения доли железнодорожного транспорта в объёме грузовых перевозок.

В настоящее время среднее количество подвижных составов одного контейнерного поезда Кореяла составляет 33 единицы. Однако при использовании длинносоставных грузовых поездов из 50 вагонов с контейнерами провозная способность увеличивается на 52%.

Кроме того, эксплуатация длинносоставных грузовых поездов, которые в целом считаются экологически чистым видом транспорта, будет способствовать реализации такой государственной политики, как «углеродная нейтральность 2050», и цели, заключающейся в уменьшении выбросов парникового газа в сфере перевозок на 37,8%.

Кореял планирует проанализировать результаты пилотной эксплуатации длинносоставного грузового поезда и по результатам этого анализа устранить все выявленные недостатки, чтобы к первой половине 2023 года запустить в коммерческую эксплуатацию длинносоставные поезда. В частности, в связи с тем, что для эксплуатации длинносоставных грузовых поездов из 50 вагонов с контейнерами необходимо установить обгонные пути протяжённостью более 900 метров, компания Кореял в настоящее время ведёт тесный диалог с министерством земли, инфраструктуры и транспорта и другими ведомствами.

Президент Кореяла На Хисын заявил, что Кореял будет вкладывать значительные инвестиционные средства в улучшение инфраструктуры с учетом того, что длинносоставные грузовые поезда являются решением радикального преобразования хронической дефицитной структуры в профицитную. Он также отметил, что Кореял будет активно работать над реализацией управленческих инноваций и улучшением финансовой структуры посредством создания новой модели прибыли, применяя технологии безопасной смарт-мобильности в сфере железных дорог, такие как технология беспроводной системы контроля маневровой работы и система интегрированного беспроводного контроля.

Президент Кореяла На Хисын также заявил, что Кореял планирует и в дальнейшем укрепить сотрудничество со странами-членами ОСЖД для подготовки к осуществлению перевозок по трансконтинентальному сообщению в будущем и рассматривает на данный момент возможность присоединения к Соглашению о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении.



19 июля президент Корейла На Хисын (справа на фотографии) в локомотиве 777-метрового грузового поезда из 50 вагонов с контейнерами осуществляет контроль за процессом пилотной эксплуатации на участке Сеул – Пусан.



Президент Корейла На Хисын (слева на фотографии) проверяет состояние длинносоставного грузового поезда, благополучно прибывшего в Пусан.



Президент Кореила На Хисын даёт интервью главному государственному телеканалу Кореи об успешном проведении пилотной эксплуатации длиннооставного грузового поезда.

Сравнение протяжённости длиннооставных грузовых поездов с пассажирским скоростным поездом КТХ

