

БИЛТЕН

Бр. 53.
МАЈ, 2026.

ЦЕНТРА ЗА МЕЂУНАРОДНЕ ПОСЛОВЕ

САДРЖАЈ

- **МЕЂУНАРОДНЕ АКТУЕЛНОСТИ.....3**
- **ЗАВРШЕНА РАДИОНИЦА У ОКВИРУ ПРОЈЕКТА СВРNe4rail.....3**
- **ОДРЖАНА КОНФЕРЕНЦИЈА ПОСВЕЂЕНА ИСТРАЖИВАЊИМА И ТЕХНОЛОГИЈАМА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА И МОБИЛНОСТИ.....4**
- **РУМУНИЈА ОБЕЗБЕДИЛА СРЕДСТВА ЗА ERTMS НА СВОМ ДЕЛУ ТРАСЕ ОРИЈЕНТ/ИСТОЧНО-МЕДИТЕРАНСКОГ КОРИДОРА.....5**
- **РЖД ПРЕДСТАВИО ДВОСПРАТНИ ВАГОН СА ПРИВАТНИМ КУПАТИЛОМ У СВАКОМ КУПЕУ.....6**
- **УЧЕШЋЕ ПРЕДСТАВНИКА ИЖС НА МЕЂУНАРОДНИМ САСТАНЦИМА.....8**
- **ОДРЖАНА ОБУКА У КИНИ О УПРАВЉАЊУ И ОДРЖАВАЊУ БРЗЕ ПРУГЕ СРБИЈА-МАЂАРСКА ЗА УЧЕСНИКЕ ИЗ СРБИЈЕ.....8**

ЗАВРШЕНА РАДИОНИЦА У ОКВИРУ ПРОЈЕКТА CBRNe4rail



Group photo of the CBRNe4rail consortium at ENEA headquarters in Frascati (Italy).



Opening of the training curriculum validation workshop.



Наочаре за виртуелну реалност

У оквиру пројекта ЕУ CBRNe4Rail, који координира Одељење за безбедност Међународне железничке уније (**UIC**), од 11. до 13. маја у Центру за истраживања **ENEA** у Риму одржан је други састанак посвећен праћењу напретка пројекта. Партнери су се окупили како би размотрили досадашња достигнућа, потврдили кључне техничке резултате и координисали наредну фазу рада на јачању отпорности железничког система на хемијске, биолошке, радиолошке, нуклеарне и експлозивне (**CBRNe**) претње.

Закључак групе који произилази из овог рада је да су станице генерално добро припремљене за конвенционалне претње, али недовољно опремљене и обучене за CBRNe инциденте, што указује на важност предстојећег програма обуке у оквиру пројекта и будућих смерница за побољшање нивоа безбедности железница и реаговања на (**CBRNe**) инциденте.

Наставни план и програм осмишљен је као једнонедељна интензивна обука за особље задужено за безбедност у железничком саобраћају и припаднике служби за прве интервенције. Састоји се од девет модула који обухватају различите аспекте CBRNe претњи. Представљен је и модул обуке заснован на виртуелној стварности (**VR**), који ће полазнике увести у реалистичан сценарио смештен у виртуелној железничкој станици, омогућавајући им безбедно и вишеструко увежбавање доношења одлука и поступака реаговања.

Након потврде наставног програма, конзорцијум прелази на реализацију четири обуке током септембра и октобра 2026. године. Свака обука окупиће око 15 представника железничког сектора из Италије, Пољске, Словеније, Шпаније и Шведске.

Извор: <https://uic.org/com/enews/article/cbrne4rail-project-second-consortium-meeting-and-training-curriculum-validation>

ОДРЖАНА КОНФЕРЕНЦИЈА ПОСВЕЋЕНА ИСТРАЖИВАЊИМА И ТЕХНОЛОГИЈАМА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА И МОБИЛНОСТИ



Конференција „**Transport Research Arena – TRA 2026**“ одржана је у Будимпешти од 18. до 21. маја 2026. године. Кључне теме конференције обухватиле су амбициозне циљеве декарбонизације саобраћаја, дигитализацију саобраћајне мреже, покретање Глобалне опсерваторије за технологију, као и нове стратешке правце развоја истраживачких програма.

Европска комисија је, заједно са мађарским домаћином, организовала ову конференцију као водећу европску платформу за размену знања и јачање сарадње у области транспортних истраживања и иновација. Кроз стручне сесије и умрежавање учесника, конференција доприноси развоју европског транспортног сектора и обухвата теме из свих видова саобраћаја.

Кључне области о којима се дискутовало на конференцији:

- **Системи за мобилност фокусирани на корисника:** Транспортни системи који стављају акценат на потребе корисника интегришући јавни превоз са новим услугама мобилности. У оквиру ове сесије такође су истражени развој и утицај мултимодалних чворишта, као и значај обезбеђивања приступачних и резилентних транспортних услуга у циљу јачања локалне и регионалне економске конкурентности.
- **Глобална опсерваторија за технологију** која садржи базу података и има за циљ да прати најновије технолошке развоје у домену повезане, кооперативне и аутоматизоване мобилности (ССАМ).
- **Кључни приоритети европске саобраћајне политике:** декарбонизација саобраћаја, јачање јединственог тржишта применом ревидиране Уредбе о TEN-T мрежи, као и најновији развоји у области дигитализације саобраћаја.
- **Истраживачка област и награде:** одржана је церемонија доделе награда за младе истраживаче TRA VISIONS за 2026. годину.

Извор: https://transport.ec.europa.eu/news-events/events/transport-research-arena-conference-2026-05-18_en

РУМУНИЈА ОБЕЗБЕДИЛА СРЕДСТВА ЗА ERTMS НА СВОМ ДЕЛУ ТРАСЕ ОРИЈЕНТ/ИСТОЧНО-МЕДИТЕРАНСКОГ КОРИДОРА



Румунска национална железничка компанија (**CFR SA**) доделила је уговор вредан 410 милиона евра конзорцијуму **TrackWorks**, који предводи **Alstom**, за модернизацију пруге Крајова–Филијаши **ERTMS** сигнализацијом нивоа 2, која се налази на траси **Оријент/Источно-медитеранског** коридора.

Уговор подразумева потпуну обнову деонице Крајова–Филијаши дужине 38 km, а радови обухватају електрификацију пруге на 25 kV, инсталацију **ERTMS** система нивоа 2, као и подршку осовинском оптерећењу од 22,5 тона и дужини возова до 740 метара. Пројекат има за циљ повећање брзине путничких возова на 160 km/h и брзине теретних возова на 120 km/h.

Ово је кључни корак у напорима Румуније да усклади своју националну мрежу са стандардима ЕУ за **TEN-T** коридоре, фокусирајући се на интероперабилност кроз примену **ERTMS**-а у складу са глобалним трендом преласка на стандардизовану и напредну сигнализацију ради побољшања безбедности и капацитета на кључним коридорима.

Шта је заправо **ERTMS** ниво 2?

ERTMS (Европски систем управљања железничким саобраћајем) ниво 2 представља напредни сигнално-сигурносни систем који користи **GSM-R** радио-комуникацију за континуирану контролу кретања возова. Систем у реалном времену преноси податке о кретању возова централном контролном центру, чиме се унапређује безбедност саобраћаја и омогућавају веће брзине и већи капацитет железничке мреже.

Оријент/Источно-медитерански коридор (део **TEN-T** мреже) представља кључни мултимодални европски транспортни правац који повезује луке на Северном, Балтичком, Црном и Средоземном мору, спајајући Средњу Европу са Балканским полуострвом. Укупна дужина коридора износи 6.480 km, а пролази кроз осам земаља: Немачку, Чешку, Словачку, Аустрију, Мађарску, Румунију, Бугарску и Грчку.

Извор: <https://railwaynews.net/alstom-secures-e410m-romania-craiova-filiasi-ertms-contract.html>

РЖД ПРЕДСТАВИО ДВОСПРАТНИ ВАГОН СА ПРИВАТНИМ КУПАТИЛОМ У СВАКОМ КУПЕУ

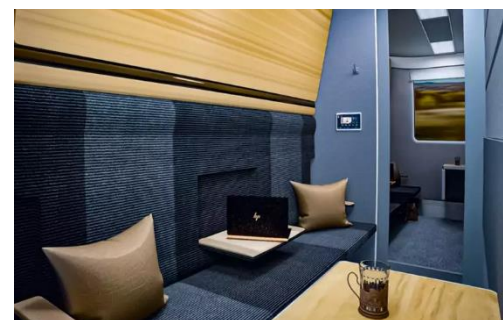


Руске железнице (РЖД) недавно су представиле концепт двоспратног вагона у којем ће сваки путник имати сопствени мини-купе са тушем и тоалетом. Ово решење пружа нови ниво комфора током путовања на дугим релацијама, посебно имајући у виду све веће захтеве путника у погледу личног простора и хигијене.

Пројектанти су се фокусирали на модерне материјале и лагану конструкцију. Тежина нових вагона је смањена за скоро трећину у поређењу са конвенционалним вагонима јер је конструкција састављена од алуминијумских панела, а унутрашњост је направљена од композитних материјала. Ово директно утиче на перформансе воза и смањује трошкове одржавања, што ће на крају утицати на цене карата.



Вагон може да прими до 36 путника, сваки купе је опремљен осветљењем, клима уређајем, сефом и приступом интернету. Породице могу да бирају између опција са двоструким лежајем и склопивим лежајем, док су за самосталне путнике доступне опције са једним лежајем и софом на развлачење. Сопствено купатило је права предност на дугим рутама, где је хигијена најважнија. Сваки путник добија комплет постељине укључен у цену карте. Онлајн услуге путем Wi-Fi-ја доступне су на многим рутама. Током путовања можете гледати филмове, слушати музику, читати књиге и вести користећи уграђену мултимедијалну платформу. Купеи за спавање такође су опремљени екранима за гледање видео записа или приступ корисним информацијама.



Планира се висок стандард безбедности и чистоће који представља један од приоритета о којима ће се водити рачуна на највишем могућем нивоу. У унутрашњости се користе антибактеријски материјали, а уграђени су и системи за дезинфекцију ваздуха како би се смањио ризик од инфекције. Видео надзор је такође инсталиран у целом вагону. Дијагностика на лицу места омогућава обављање заказаних поправки без одвајања воза, а гарантовани век трајања до 10.000 километара додатно оптимизује трошкове рада.



Слична решења се већ користе у међународним возовима, али руски пројекат наглашава приступачност и прилагодљивост локалним условима. Ако се овај тренд настави, ови вагони би се



могли појавити на главним рутама у наредним годинама. Они би могли да понуде милионима путника могућност да путују са много већом удобношћу и безбедношћу. У суштини, ниво приватности и услуге који је раније био доступан само у вагонима за спавање сада се приближава оном у економској класи. Ово је посебно добродошло с обзиром на растућа очекивања јавности и нове стандарде у транспорту. Овај концепт би могао да постане полазна тачка за велико унапређење целокупног РЖД-овог возног парка за превоз путника, што ће трансформисати традиционално искуство путовања на великим растојањима.

По чему се двоспратни воз разликује од обичног воза?

Двоспратни возови се значајно разликују од обичних једноспратних возова. Пре свега, двоспратни вагони Руских железница нуде више простора. Сваки двоспратни вагон Руских железница је брендирани вагон, што значи да испуњава савремене стандарде услуге и удобности. Потребно је напоменути и да су купеи у двоспратним вагонима нешто компактнији него у једноспратним вагонима. Нема посебних горњих полица за већи пртљаг, па је најбоље ограничити се на ручни пртљаг.

Предности двоспратних вагона Руских железница су следеће:

- Доступни су чисти и добро одржавани тоалетни системи са резервоаром за отпадне воде;
- Воз укључује купе вагоне опремљене за особе са инвалидитетом;
- Могућност избора купеа за два путника;
- Доступан је тоалет прилагођен особама са инвалидитетом;
- Доступни су бар и аутомати са пићима и лаганим грицкалицама;
- Стабилнија подршка за услугу „Wi-Fi Cinema“, која омогућава гледање филмова и медија на мрежи;
- Механизам на вратима који аутоматски мења статус на дисплеју када корисник закључа кабину;
- Путницима се даје пакет грицкалица који укључује крекере, џем, лепињу, бомбоне, паштету и флашу негазиране воде.

Извор: <https://www.zr.ru/content/news/981264-sobstvennyj-dush-i-tualet-v-kazh/>, <https://travelrussia.ru/blog/obzory/dyukhetazhnyy-vagon-rzhd/>

УЧЕШЋЕ ПРЕДСТАВНИКА ИЖС НА МЕЂУНАРОДНИМ САСТАНЦИМА

„Инфраструктура железнице Србије“ а.д. (ИЖС) је, као активни члан међународних железничких организација: Међународне железничке уније (UIC), Заједнице европских железница и инфраструктурних компанија (CER), Железничке мреже Европе (RNE) и Међународне организације за железничку безбедност (COLPOFER), наставила са учешћем на састанцима ових организација. Одређене међународне активности и већи део састанака су одржани у хибридном формату.

ОДРЖАНА ОБУКА У КИНИ О УПРАВЉАЊУ И ОДРЖАВАЊУ БРЗЕ ПРУГЕ СРБИЈА-МАЂАРСКА ЗА УЧЕСНИКЕ ИЗ СРБИЈЕ



У периоду од 5. до 23. маја делегација из Србије, коју су чинили представници Инфраструктуре железнице Србије, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дирекције за железнице, Конзорцијума **СССС** и **CRIC** и **EGIS**, је боравила у Кини, како би похађала обуку о управљању и одржавању брзе пруге Србија - Мађарска. Обука, која је трајала од 7. до 21. маја, је организована од стране Универзитета „Jiaotong“ у Пекингу, у сарадњи са њиховим Министарством привреде и подразумевала је посету Пекингу, Ђинану и Шангају.



Програм обуке је обухватио више теоријских аспеката и предавача са „Jiaotong“ Универзитета у Пекингу, као и више предавача са „Шандонг“ Политехничке академије у Ђинану, где је одржан практични део, а предаваче су чинили истакнути декани, продекани и универзитетски професори.

Први део обуке је одржан у Пекингу, на факултету Саобраћаја и транспорта, који је покрио комплексан теоријски део.



Обрађиване су теме почев од историје кинеског железничког система и његовог развоја и реформе, преко средњорочног и дугорочног планирања развоја, затим транспортне опреме, инспекције и праћења пруга, завршно са технологијом одржавања контактне мреже и друго. У склопу овог дела обуке, чланови делегације су обишли музеј железничког транспорта и саобраћаја.

Други део обуке је одржан у Ђинану, а укључивао је две техничке посете политехничкој академији „Шандонг“. Овај практични део се односио на технологију одржавања железничке инфраструктуре, системе возних средстава, технологију и одржавање сигнално-сигурносних уређаја, конструисање и одржавање контактне мреже и друго, приликом чега су учесници обуке прошли све операције овог практичног дела индивидуално, уз помоћ предавача и модератора, на симулаторима возова за велике брзине и решавали проблеме у вези са сигнализацијом на специјализованим компјутерским програмима.

Након завршетка овог дела обуке, делегација је обишла лабораторију за испитивање нивоа буке и утицај на стварање исте у зависности од облика точка, венца и бандаша возова за велике брзине.



Чланови делегације су се, затим, упутили у Шангај, где су посетили музеј развоја, као и музеј посвећен возовима Маглев. Последњи део обуке је одржан у Пекингу и односио се на технологију организације железничког саобраћаја, као и експлоатацију и одржавање брзих пруга са теоријским и практичним делом. Поред тога, одржана је размена и дискусија на тему међународне обуке кадрова у контексту дигитализације и култивације свеобухватних компетенција, као и резиме целокупне обуке.

У оквиру дела посвећеног културној размени, учесници обуке су у сваком од градова имали прилику да посете историјске и културне знаменитости. На самом крају, одржана је завршна церемонија, приликом које су представницима делегације из Србије уручени сертификати о успешно завршеној обуци.