

”
Оксана Рейтер,
заступник міністра
інфраструктури з питань
євроінтеграції: «Роботу
Мінінфраструктури буде
зосереджено на розробці проектів законо-
давчих актів, у яких буде враховано вимо-
ги законодавства ЄС у сфері транспорту.
Міністерство інфраструктури буде вдячне за
аналіз європейською стороною цих проектів
актів».



”

”
Максим Бланк,
перший заступник
генерального директора
Укрзалізниці: «На тлі
катастрофічного ско-
рочення виручки, з урахуванням того, що
собівартість складається приблизно на 45%
з фонду оплати праці, Укрзалізниця по-
винна була б не менше ніж на 500 млн грн
зменшити фонд оплати праці. Замість
цього, щоб зберегти роботу залізничникам,
фонд оплати праці підприємства був
зменшений усього на 50 млн грн, тобто
у 10 разів менше, ніж потребувало б про-
сте пропорційне скорочення».



”

”
Володимир Крот,
начальник Депар-
таменту безпеки руху
Укрзалізниці:
«Які б розробки та впро-
вадження ми з вами не здійснювали, ми не
можемо призупинити процес технічного зно-
су, старіння техніки, котрий є одним із голов-
них чинників, які можуть спричинити проб-
леми та тяжкі наслідки. Власне, не проста
ситуація й спонукає всіх нас працювати над
упровадженням нових технічних засобів без-
пеки руху на залізницях країни. Пам'ятаймо,
що за всіх часів і обставин незмінними
залишаються три базові принципи безпеки
руху поїздів: техніка, технологія та персонал.
І кожна з цих складових потребує постійного
вдосконалення, що і є головною метою
нашої роботи».



”

ПРИЗНАЧЕННЯ
15 липня 2014 року
Європейський пар-
ламент 422 голосами
(при 376 необхідних)
обрав новий склад
Європейської комісії під головуванням
Жана-Клода Юнкера.
Мароша Шевчовича призначено
європейським комісаром із питань транспор-
ту і космосу.



ІНІЦІАТИВИ ЩОДО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Експертні групи при Міністерстві інфраструктури презентували напрацювання щодо розвитку галузі пе-
ревозень авіаційним, морським та залізничним тран-
спортом.*

Ініціативи обговорювалися 12 вересня поточного року за участі М. Бурбака, міністра інфраструктури України, та заступників міністра. Зокрема, представники експертної групи з питань реформування галузі морегосподарського комплексу наголосили на необхідності приєднання України до Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві. Для впровадження цієї ініціативи буде створено робочу групу з фахівців Укрморрічінспекції та Мінсоцполітики. Крім того, експерти наполягають на спрощенні екологічного контролю в портах відповідно до норм міжнародного права, зокрема Мінінфраструктури, урахувавши надані пропозиції, надішле проаналізовані зміни для погодження Кабінетом Міністрів України.

У сфері залізничного транспорту експертна рада запропонувала нові напрямки розвитку швидкісного сполучення: Київ – Кривий Ріг, Київ – Кривий Ріг – Нікополь тощо. Для вивчення пасажиропотоку та економічної доцільності буде створено робочу групу з усіх питань за участі експертів та представників Укрзалізниці для подальших рішень. Експерти авіагалузі виступили з ініціативою зміни норм, що регламентують обов'язкове безкоштовне перевезення багажу авіатранспортом. Ці напрацювання проаналізують юристи Міністерства інфраструктури з метою подальшого впровадження. Крім цього, було розглянуто пропозиції щодо розвитку контейнерних перевозень та розширення можливостей для інвестиційної діяльності, у тому числі щодо порядку використання штучних земельних ділянок на водних об'єктах у межах акваторії морських портів для будівництва на них споруд портової інфраструктури. Міністр висловив подяку представникам експертної ради та запропонував у подальшій роботі звернути увагу на вдосконалення концесійного законодавства. «Упевнений, ми й надалі конструктивно обговорюватимемо законотворчі питання. Пропоную експертам попрацювати над змінами до концесійного законодавства, наприклад, у сфері дорожнього господарства», — зазначив міністр.



Державною адміністрацією залізничного транспорту України вже впродовж тривалого часу створюються умови для безперешкодного доступу людей з обмеженими фізичними можливостями до об'єктів інфраструктури залізничного транспорту. Зокрема, залізничники працюють над доступністю привокзальних площ, тротуарів пішохідних шляхів, пішохідних переходів, зупинок громадського транспорту, місць для паркування транспортних засобів для людей з особливими потребами.

З початку бойових дій, за замовленням Міжрегіональ-

них штабів, перевезено безкоштовно понад 8,4 тис. переселенців, серед них діти, дітисироти та люди з обмеженими фізичними можливостями. Окрім того, на всіх вокзалах, вузлових станціях залізниць створені групи з надання допомоги особам з обмеженими фізичними можливостями. Працівники залізниці надають допомогу в оформленні проїзних документів, розрахунках із касиром, визначенні маршруту прямування тощо.

Під час наради було вирішено задіяти державну підтримку та залучити громадські організації інвалідів до

УКРЗАЛІЗНИЦЯ АДАПТУЄ ІНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОСІБ З ОБМЕЖЕНИМИ ФІЗИЧНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ

У вересні 2014 року в Державній адміністрації залізничного транспорту України відбулася нарада, головним питанням якої була доступність транспортної інфраструктури для людей з особливими потребами. Зокрема, обговорювався стан доступності залізничних вокзалів для маломобільних груп населення. У нараді взяв участь В. Сушкевич, народний депутат України, голова Комітету Верховної Ради України у справах пенсіонерів, ветеранів та інвалідів, президент Національного комітету спорту інвалідів України.

створення зручних умов доступу до об'єктів залізничної інфраструктури та підготовки спеціального персоналу для надання якісних послуг маломобільним групам населення.

Довідка.

Відповідно до Порядку організації перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (на інвалідних візках) у спеціально обладнаних вагонах заяви на включення до складу поїзда спеціального вагона для перевезення інваліда, який пересувається на візку, подаються письмово або за телефоном началь-

нику залізничного вокзалу (станції) у містах (обласних та районних центрів). Вагон обладнаний купе для інвалідів, яке за своїми розмірами більше за звичайне купе та облаштоване для вільного пересування на інвалідних візках. Під час оформлення місць у спеціально обладнаний вагон відповідальними працівниками попереджаються причетні служби (станція відправлення, призначення, вагонне депо приписки вагона) про проїзд особи з обмеженими фізичними можливостями та приділення максимальної уваги до перевезення.

ДІЛЯНКА ЯРЕСЬКИ – ФЕДУНКА БУДЕ ДВОКОЛІЙНОЮ

На Південній залізниці триває поетапне будівництво других колій на напрямку Гребінка – Полтава, розпочато будівництво других колій на ділянці Яреськи – Федунка.

Як зазначив Ю. Нарусевич, начальник відділу капітального ремонту служби колії, цей вид робіт дає велику перевагу для подальшого розвитку інфраструктури Південної на ділянці прискореного руху Гребінка – Полтава – Лозова, підвищення пропускну здатності, збільшення швидкості руху поїздів, подальшого максимального збільшення кількості

руху пасажирських поїздів у напрямку Київ – Харків.

«Укладання другої колії на зазначеному перегоні скоротить час проходження потягів, зокрема категорії «Інтерсіті+», оскільки зараз поїзна обстановка не дозволяє здійснювати пропуск двох поїздів парного та непарного напрямків на одноколійній ділянці Яреськи – Федунка», — пояснив Ю. Нарусевич.

УКРЗАЛІЗНИЦЯ РАЗОМ ІЗ ПОРТОВИКАМИ БУДЕ ПЕРЕВОЗИТИ ПІВДЕННО-АФРИКАНСКЕ ВУГІЛЛЯ

На виконання завдання Уряду України залізничники готуються до перевезення вугілля з Південно-Африканської республіки з портів Одеси до теплоелектростанцій.

За інформацією І. Хор'якова, першого заступника начальника Департаменту комерційної роботи Укрзалізниці, судна з південноафриканським вугіллям будуть заходити в одеські порти, переробні потужності яких достатньо розвинені, щоб забезпечити перевалку.

«Безумовно, впоратяться з цією роботою і припортові залізничні станції — ми забез-

печимо перевезення палива на ТЕЦ і підприємства країни. Крім того, це певною мірою компенсує наші втрати в обсягах перевезень», — запевнив І. Хор'яков.

Нагадаємо, що у світі існують основні три країни, що видобувають та продають вугілля антрацитової групи: Росія, Австралія та Південно-Африканська Республіка.

ДЕРЖАВНА ПРОДОВОЛЬЧО-ЗЕРНОВА КОРПОРАЦІЯ УКРАЇНИ БУДЕ КОНТРОЛЮВАТИ СТИВІДОРНУ КОМПАНІЮ

Антимонopolний комітет дозволив Державній продовольчо-зерновій корпорації України отримати контроль над Одеською стивідорною компанією.

ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» (ДПЗКУ) отримала дозвіл на придбання 50% частки у статутному капіталі ТОВ «Українська національна стивідорна компанія» (УНСК, Одеса).

ДПЗКУ — національний оператор зернового ринку України, утворений у 2010 році, здійснює операції у сфері зберігання, переробки, перевалки та експорту зернових.

ТОВ «Українська національна стивідорна компанія» утворена у 2001 році на базі ППК-6 (14 причал) Одеського

порту. На сьогодні компанія обробляє на своєму причалі судна з осадкою до 10 м і довжиною до 250 м. Комплекс оснащений портальними кранами вантажопідйомністю від 5 до 16 т. Площа відкритих складів становить 20 тис. м², площа критого чотириповерхового складу — 10,5 тис. м².

Нагадаємо, раніше ДПЗКУ оприлюднила свої плани з облаштування понад 100 хлібоприймальних пунктів, зернопереробних потужностей і контейнерних терміналів для завантаження зерна на станціях Укрзалізниці.



НОВІ ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ СТОЛИЧНОГО «НАЗЕМНОГО» МЕТРО

Київська міська електричка має поповнитися трьома додатковими станціями.

За словами О. Кави, радника голови Київської міської держадміністрації з питань транспорту, нині проводяться роботи, щоб протягом 5–6 місяців відкрити додаткові станції «Київська Русанівка», «Протасів Яр» і «Київ-Московський». У більш віддаленій перспективі планується відкриття станції «Либідська» з пересадкою на однойменну станцію метро, станції «Бе-

резняки» та станції «Київ-Дніпровський». Варто зазначити, що навколо майбутніх станцій міської електрички розміщено багато бізнес-центрів та офісних споруд.

Раніше мер столиці В. Кличко зазначив, що запуск наземного метро в повному обсязі дозволить вирішити значну частину транспортних проблем, з якими щодня стикаються кияни.

ІЛЛІЧІВСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ: ІСПС — У ДІІ

В Іллічівському порту вперше застосовано режим оформлення контейнера до заїзду транспортного засобу.

10 вересня поточного року в Іллічівському порту оформлено перший контейнер у режимі попереднього оформлення до заїзду транспортного засобу перевізника в порт. При цьому час із перебування контейнеровоза на території порту з моменту завантаження становить 50 хв — про це повідомляє прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Такий режим передбачено «Технологічною схемою оформлення навантажених контейнерів, які прибувають на суднах і вивозяться автомобільним транспортом з території Іллічівського мор-

ського порту з використанням Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС)».

В Одеському порту контейнери оформляються у зазначеному режимі вже протягом двох років. В Іллічівському порту до цього часу такий режим не застосовувався. Його запровадження стало можливим завдяки роботі АМПУ з уніфікації технологічних схем оформлення вантажів у морських портах і створенню, за дорученням голови АМПУ, оперативної робочої групи з моніторингу процесу оформлення та обробки контейнерів в Іллічівському порту.

ПОРТОВИКИ УКРАЇНИ ВИВЧАЮТЬ ПЕРСПЕКТИВИ ІСПС

Фахівцями ДП «АМПУ» проведено аналіз використання систем портового співтовариства в різних державах.

Аналіз проводився на підставі звіту ООН, у якому було зібрано інформацію про підсумки впровадження систем електронного документообігу в десяти країнах, які знаходяться в різних регіонах світу, у тому числі в портах Гамбурга, Гонконга, Сінгапура. У результаті проведеного аналізу були отримані такі результати:

1. У більшості країн оператором системи є приватна компанія (або державно-приватне партнерство). Наприклад, виключно приватна компанія управляє системою в одному з найбільших портів світу — Сінгапурі.
2. У деяких країнах використання системи є платним.

3. У більшості країн, також як і в Україні, підключення користувача до системи є добровільним. Обов'язкове використання системи передбачено тільки у Фінляндії, Маврикії і Гватемалі.

4. Перешкоди, що виникають на шляху реалізації проекту, та уроки, які здобуваються в результаті цього досвіду, також більшою мірою ідентичні.

Як видно з наведеної вище інформації, при реалізації в Україні проекту «Єдине вікно — локальне рішення», у більшості випадків використовуються моделі, які вже довели свою ефективність при впровадженні в інших країнах.

ФІНИ ВОЗИТИМУТЬ КОНТЕЙНЕРИ З КИТАЮ ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН

Фінська компанія **Nurminen Logistics** підписала договір про співпрацю з ОТЛК.

У документі йдеться про використання для вантажоперевезень залізниці, що веде з Фінляндії через Казахстан до Китаю. Час, необхідний для доставки вантажу, скоротиться з 80 до 20 діб.

Перші вантажоперевезення компанія планує розпочати в кінці 2014 року.

Об'єднана транспортно-логістична компанія (ОТЛК) — це міжнародний інтермодальний логістичний оператор країн Митного союзу. Її засновниками виступають ВАТ «Російські залізниці», АТ «Національна компанія «Қазақстан Темір Жолы» та Державне об'єднання «Білоруська залізниця».

У ТУРКМЕНИСТАНІ ВІДБУЛАСЯ МІЖНАРОДНА КОНФЕРЕНЦІЯ З ПИТАНЬ РОЗВИТКУ МТК

8–9 вересня поточного року в Ашгабаді під егідою ООН відбулася міжнародна конференція, присвячена ролі МТК у забезпеченні міжнародного співробітництва, стабільності та сталого розвитку.



На урочистій церемонії відкриття конференції в Ашгабаді Г. Бердимухамедов, президент Туркменістану, зазначив, що майбутнє — за комбінованою системою транспортного сполучення з виходом на найбільші міжнародні та регіональні морські, річкові, автомобільні, залізничні та повітряні вузли, їх оптимальним поєднанням і використанням переваг кожного з них. Згідно з «Національною програмою соціально-економічного розвитку Турк-

меністану на 2011–2030 роки» Туркменістан визначений як трансконтинентальний економічний міст взаємодії європейської, азійсько-тихоокеанської та південноазійської економічних систем. Тому пріоритетним напрямком цієї довгострокової програми є випереджальний розвиток транспортно-комунікаційного комплексу, здатного в повному обсязі задовольняти потреби економіки та населення в транспортних послугах.

Г. Бердимухамедов зазначив, що основними завданнями галузі є послідовна інтеграція у світову транспортну систему, подальше розширення національної інфраструктури по лінії головних магістралей, сполучних маршрутів і вузлів у напрямках Схід – Захід і Північ – Південь.

Серед гостей конференції був присутній Кр. Ф. Бах, виконавчий секретар Європейської економічної комісії ООН, який закликав домагатися розвитку транспортних коридорів, що зв'язують країни Азії та Європи: «Ми зібралися тут, щоб обговорити шляхи розвитку транспортних коридорів, питання перетину кордонів, дорожньої безпеки та міжнародного співробітництва».

ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Laing O'Rourke Construction Australia було обрано керуючим підрядником із виконання підготовчих інженерних робіт із будівництва легкорейкової залізниці в рамках проекту CBD і South East Light Rail. Сума контракту — **A\$45 млн.**



Huawei поставить для Addis Abeba light rail свою комунікаційну систему Mass Transit eLTE на суму **\$475 млн.**



Французький оператор інфраструктури RFF підписав договір із компанією Atos на поставку програмного забезпечення Mistral NG для **16** регіональних центрів управління.



Компанію Systra було обрано для виконання 20-місячного контракту, що передбачає виконання ескізного проекту метрополітену м. Йеда (Саудівська Аравія), за **SAR276 млн.**



Індійська компанія Jindal Steel & Power поставить **88 000 т** рейок для Eastern Dedicated Freight Corridor.



Latvijas Dzelzceļš обрала консорціум компаній Bombardier і BELAM для виконання контракту щодо модернізації сигналізації ст. Широватас за **€42 млн.**



PKP PLK обрав CH2M Hill для здійснення техніко-економічного обґрунтування та проектного дослідження електрифікації **30 км** ділянки Вглінець – Герлиць.



Міністерство розвитку Іспанії обрало спільне підприємство Ansaldo STS та Instalaciones Inabensa для виконання контракту з розгортання й обслуговування ETCS рівня 2 **51 км** маршруту Ла-Робла – Пола-де-Лена, у тому числі базового тунелю Пахерас. Сума контракту — **€57 млн.**

TEN-T: «ВЕЛИКЕ ФІНАНСУВАННЯ»

Виконавче агентство з інновацій та мережі Європейської Комісії (INEA) 11 вересня поточного року оприлюднило інформацію про початок прийому заявок від країн-членів ЄС із поліпшення транспортних зв'язків Європи в рамках переглянутої програми TEN-T.

Загальна сума коштів, що виділяється на проект, — €11,9 млрд.

Уряди держав-членів повинні до 26 лютого наступного року подати пропозиції, відібрані проекти будуть оголошені в середині 2015 року.

У Європі вже охрестили цей проект як проект «з найбільшим обсягом фінансування ЄС, призначений для транспортної інфраструктури».

Фінансування має бути зосереджено на найбільш конкурентоспроможних проектах за дев'ятьма основними транспортними коридорами, які були прийняті в переглянутій минулого року програмі TEN-T. Ядро мережі має бути завершено до

2030 року, що передбачає покращення автомобільних доріг і залізниць до 94 портів і 38 аеропортів, модернізацію 15 000 км залізниць з їх перебудовою для високошвидкісного руху.

В INEA вважають, що «дев'ять (ред. — нових) коридорів разом сформують основу транспортної мережі і стануть судинами єдиного економічного ринку. Фінансування усуне вузькі місця, змінить сполучення сходу та заходу та оптимізує транспортні прикордонні операції для підприємств і громадян на всій території ЄС».

С. Каллас, діючий віцепрезидент Єврокомісії – єврокомісар із питань тран-



спорту, зазначив: «Транспорт є основою для ефективної європейської економіки, тому інвестування в нього для відновлення економіки зараз важливіше, ніж будь-коли. Частина Європи без гарного транспортного сервісу не може рости та процвітати. Держави-члени повинні скористатися цією можливістю, щоб претендувати на фінансування, яке дозволить організу-

вати кращі зв'язки і бути більш конкурентоспроможними».

Нагадаємо, раніше в рамках програм із поліпшення транспортної інфраструктури в Європі через програми з розбудови транс'європейської мережі (TEN-T) Європейський Союз виділив €320 млн на підтримку 106 проектів, у тому числі €50,25 млн для фінансування 50% частини вартості 18 досліджень.



Федеральна залізниця Швейцарії SBB витратила **SF 100 млн** на закупку **59 дрезин** компанії Harsco Rail.

КНР готова проінвестувати будівництво високошвидкісної залізниці, що з'єднає столиці Молдови та Румунії. Заявлена швидкість залізниці — **350 км/год**. Китайська сторона готова допомогти фінансово брати участь у будівництві дороги. Орієнтовна вартість одного кілометра колії згідно з проектом становитиме **\$20 млн**.



Loram Maintenance of Way оголосила про придбання **51%** акцій Railway Vehicle Engineering Ltd.



КНР інвестує близько **\$60 млн** у будівництво трьох тунелів і п'яти мостів на залізничній гілці Вахдат – Яван у Таджикистані.



У 2015 році Узбекистан витратить **\$150 млн** кредитних коштів Азіатського банку розвитку (АБР) на електрифікацію ділянки залізниці Мароканд – Навої – Бухара.



Kapsch CarrierCom було обрано для виконання контракту з улаштування цифрової радіомережі Tunc & Wear Metro (Лондон, Великобританія). Сума контракту становить **£77 млн**.



Хорватський оператор інфраструктури HŽ Infrastruktura обрав компанію Altpro з постачання **200 комплектів** обладнання для залізничних переїздів.



Уряд Угорщини опублікував нову стратегію розвитку залізниць до 2030 року, згідно з якою планується освоїти **HUF780 млрд** на інфраструктурні проекти.