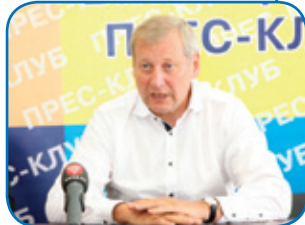


ПРИЗНАЧЕННЯ

2 грудня 2014 року Верховна Рада України підтримала проєкт Постанови № 1008 «Про формування складу Кабінету Міністрів України». За новий Уряд проголосувало 288 народних депутатів.

Вице-прем'єр-міністром з питань інфраструктури обраний **Валерій Миколайович Вощевський**.



На посаду міністра інфраструктури призначено **Андрія Миколайовича Пивоварського**.



Постановою Верховної Ради України № 1009 «Про обрання голів, перших заступників, заступників голів, секретарів, членів комітетів Верховної Ради України восьмого скликання» **Ярослава Васильовича Дубневича** призначено головою Комітету ВРУ з питань транспорту.



Максим Бланк, перший заступник генерального директора Укрзалізниці: «Реформування Укрзалізниці відбуватиметься в декілька етапів, перший із яких триватиме близько двох років. Сутність першого етапу реформи — створити єдине акціонерне товариство, до якого увійдуть усі юридичні та виробничі структури, тобто звести шість українських регіональних залізниць воедино. Питання щодо залучення приватного капіталу та монополізації тяги будуть обговорюватися додатково».



Віктор Остапчук, народний депутат України, член Комітету ВР з питань транспорту: «До процесу реформування (ред. — Укрзалізниці) потрібно обов'язково залучити трудові колективи. Потрібно дуже зважено підійти, зокрема, до проблеми галузевої медицини. Треба врахувати, що залізнична медицина будувалася 150 років як одна з умов ефективної роботи галузі, що безпосередньо впливає на забезпечення безпеки руху поїздів, і ніякі поспішні кроки врозріз з інтересами трудових колективів тут неприпустимі».



Вчена рада журналу

Пішійко О. М.,

д. т. н., професор, ректор ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна, голова вченої ради

Курган М. Б.,

д. т. н., професор, завідувач кафедри «Проектування і будівництво доріг» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна, заступник голови вченої ради

Приходько С. І.,

д. т. н., професор, проректор з науково-педагогічної роботи, завідувач кафедри «Транспортний зв'язок» УкрДАЗТ

Дикань В. Л.,

д. е. н., професор, завідувач кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом» УкрДАЗТ

Мойсеєнко В. І.,

д. т. н., професор, завідувач кафедри «Спеціалізовані комп'ютерні системи» УкрДАЗТ

Радкевич А. В.,

д. т. н., професор, полковник запасу Держспецтрансслужби, начальник кафедри військової підготовки ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Скалозуб В. В.,

д. т. н., професор, завідувач кафедри «Комп'ютерні інформаційні технології», декан факультету «Технічна кібернетика» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Бараш Ю. С.,

д. е. н., професор, завідувач кафедри «Облік, аудит та інтелектуальна власність» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Козаченко Д. М.,

д. т. н., професор, завідувач кафедри «Управління експлуатаційної роботи» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Афанасов А. М.,

д. т. н., професор кафедри електричного транспорту, декан факультету «Електрифікація залізниць» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Копитко В. І.,

д. е. н., професор, завідувач кафедри гуманітарної та соціально-економічної підготовки, декан факультету Львівської філії ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Петренко В. Д.,

д. т. н., професор, завідувач кафедри «Тунелі, основи та фундаменти» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Кузнєцов В. Г.,

д. т. н., професор кафедри «Енергопостачання залізниць» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Ткач Т. В.,

д. псих. н., професор кафедри «Фінанси та економічна безпека» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Хміль В. В.,

д. філос. н., професор, завідувач кафедри «Філософія та соціологія» ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Довганюк С. С.,

д. іст. н., к. т. н., доцент, директор Львівської філії ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна

Партнерські організації

Гедимінас Вайчунас,

д. т. н., доцент, завідувач кафедри залізничного транспорту, Вільнюський технічний університет ім. кн. Гедимінаса (Литва)

Певзнер В. О.,

д. т. н., професор, завідувач лабораторії нормативів улаштування рейкової колії і оптимізації швидкостей руху поїздів, Всеросійський науково-дослідний інститут залізничного транспорту (Росія)

Ульф Гербер,

доктор-інженер, керівник відділу «Верхня будова колії та колійне господарство», факультет транспортних наук «Фрідріх Ліст», Дрезденський технічний університет (Німеччина)

Ткач А. А.,

доктор хабілітований, професор, факультет комп'ютерних наук в галузі управління, Університет «Політехніка Жешувська» ім. І. Лукасевича (Польща)

Наукові матеріали рекомендовані до публікації вченою радою ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна (протокол № 6 від 29.12.2014 р.)

УКРЗАЛІЗНИЦЯ ЗДІЙСНИЛА ТРЕТЮ ВИПЛАТУ КУПОНА ЗА ЄВРООБЛІГАЦІЯМИ

19 листопада 2014 року Укрзалізниця своєчасно та в повному обсязі здійснила третю виплату купона за єврооблігаціями, дебютний випуск яких відбувся у травні 2013 року.

Нагадаємо, що перший у своїй історії випуск єврооблігацій Укрзалізниця здійснила на загальну суму \$500 млн строком на 5 років, які у травні було розміщено на Ірландській фондовій біржі зі ставкою купона 9,5%. Основною метою випуску єврооблігацій було залучення беззаставного фінансування без гарантії держави.

«Незважаючи на складну політико-економічну ситуацію, виконання фінансових зобов'язань перед фінансово-кредит-

ними установами, які працюють з Укрзалізницею, є безперечним пріоритетом для компанії», — повідомляє прес-служба державної адміністрації.

Крім того, 24 листопада 2014 року один із найбільших державних банків — АТ «Ощадбанк України» — придбав облігації нової емісії номінальною вартістю 1 млрд грн, випущені Львівською, Південною, Одеською та Південно-Західною залізницями. Ощадбанк упродовж кількох остан-

ніх років активно фінансує залізницю України, не лише вкладаючи кошти в облігації залізниць, а й надаючи кредити. Зокрема, недавно Ощадбанк надав Львівській, Південній, Одеській та Південно-Західній залізницям короткостроковий кредит на загальну суму 1 млрд грн. Відповідні договори були укладені 29 жовтня поточного року під ставку 19% річних.

Як зазначають в Укрзалізниці, Ощадбанк України є стратегічним партнером залізничної галузі також і в реалізації зарплатного проекту: зароблені кошти залізничників надходять до державного банку України із надійною репутацією, який має велику кількість власних банкоматів. Неабиякою пере-

вагою для працівників галузі є й те, що кошти за карткою Ощадбанку можна зняти в банкоматах банків-партнерів без комісії. Зі свого боку Укрзалізниця одним із пріоритетних напрямків діяльності визначила суворе дотримання фінансових зобов'язань перед інвесторами. Незважаючи на складне фінансове становище галузі, Укрзалізниця докладає максимум зусиль для належного виконання своїх фінансових зобов'язань, вчасно та в повному обсязі сплачує відсотки за запозиченнями.

Довідка. Першу виплату купона за єврооблігаціями Укрзалізниця здійснила 18 листопада 2013 року, другу — 16 травня 2014 року.

УКРЗАЛІЗНИЦЯ АДАПТУЄ ІНФРАСТРУКТУРУ ВОКЗАЛІВ ТА СТАНЦІЙ ДО ПОТРЕБ ЛЮДЕЙ З ОБМЕЖЕНИМИ ФІЗИЧНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ

Укрзалізниця продовжує створювати умови для безперешкодного доступу людей з обмеженими фізичними можливостями до об'єктів залізничного транспорту.

Завдяки комплексу заходів вокзали, каси, санітарні кімнати, пасажирські платформи і навіть місця для паркування автомобілів на привокзальних площах стають дедалі доступнішими та зручнішими для інвалідів на візках та з вадами зору. Про це йдеться у повідомленні прес-служби адміністрації.

У цьому році залізничники продовжують облаштовувати нові переходи-пандуси до пасажирських платформ та ремонтують існуючі. Відповідну роботу вже проведено на п'яти станціях Південно-Західної залізниці, чотирьох станціях Південної залізниці, чотирьох станціях і пасажирських платформах Придніпровської за-

лізниці. Працівники Львівської залізниці також установили пандуси при вході в центральний та касовий зал і до багажного відділення ст. Івано-Франківськ. На цій станції триває робота з облаштування місця стоянки автомобілів для інвалідів. Місця для паркування автотранспорту інвалідів передбачено також на станціях Тернопіль та Підволочиськ.

З метою покращення сервісу працівники Одеської магістралі встановили на вокзалі ст. Одеса-Головна додаткові покажчики для інформування людей з особливими потребами, а зал очікування для інвалідів вокзалу ст. Кіровоград обладнали кондиціонером.



Створюючи комфортні умови для інвалідів, залізничники не забувають і про кімнати особистої гігієни. У цьому році вони облаштовані на вокзалах станцій Жмеринка, Козятин та Івано-Франківськ.

Піклуються залізничники й про людей із вадами зору. Для них, зокрема, у приміському терміналі вокзалу станції Харків-Пасажирський встановлено тактильну карту-схему. Оновлено піктограми на вокзалі станції Суми. Облаштовано піктограмами касові зали вокзалів ст. Дніпропетровськ та Запоріжжя-1.

Також розроблено проектну документацію з безперешкодного пересування осіб

із обмеженими можливостями на вокзалах ст. Дніпропетровськ. На вокзалах станцій Чернівці й Дарниця тривають роботи з нанесення спеціальних контрастних позначень та обмежувальних ліній.

Для зручності людей з особливими потребами на вокзалах створені й постійно діють групи допомоги. Інформація про роботу таких груп доводиться до пасажирів по гучномовному зв'язку та візуально на стендах і табло. Залізничники за потреби супроводжують інваліда територією вокзалу, допомагають придбати квитки, здійснити посадку в поїзд, розміститися в залах очікування для інвалідів.



УКРАИНСКИЕ БИЗНЕСМЭНЫ ПОСЕТИЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЙ «ЭКСПЕРТНЫЙ ФОРУМ 2014» В СЛОВАКИИ

12–20 ноября 2014 года состоялась уникальная бизнес-поездка для представителей украинского бизнеса в г. Братиславу Словацкой Республики для участия в международном «Экспортном форуме 2014», который был организован компанией «Кратос».

13 ноября 2014 года в г. Братиславе под эгидой стран Вышеградской четверки и Австрии стартовал «Экспортный форум 2014», который дал уникальную возможность украинским предпринимателям для проведения двусторонних переговоров. Такой формат встречи с учетом многочисленной целевой аудитории позволил получить каждому участнику форума максимальный эффект, в т. ч. для входа на европейский рынок. Один из украинских предпринимателей поделился информацией, что в ходе мероприятия получил заказы на сумму около 500 тыс. грн.

14 ноября при поддержке Европейского бизнес-агентства в г. Братиславе прошли отдельные переговоры о возможности сотрудничества между рядом словацких предприятий и украинскими бизнесменами.

15 ноября делегация ознакомилась с городом и его историей, этим и завершилась Братиславская часть деловой программы.

Работа продолжилась в Кошицком крае, где состоялись встречи с представителями крупнейших компаний региона, в т. ч. U. S. Steel Košice, Восточно-Европейского инвестиционного агентства, индустриального парка, ИТ-долины, аэропорта и т. д. По результатам переговоров, самые активные участники украинской делегации заключили предварительные договорен-

ности о сотрудничестве и совместной работе со словацкими предприятиями.

19 ноября украинскую делегацию принял мэр г. Кошице Ричард Раши. Он приветствовал гостей на Кошицкой земле и озвучил предварительное намерение о проведении бизнес-форума в г. Кошице в 2015 году совместно с компанией «Кратос» — как украинской стороной оргкомитета. Бизнесмены имели возможность представить свою продукцию господину мэру и ведущим представителям бизнес-сообщества г. Кошице в перспективе сотрудничества на муниципальном, региональном, краевом и международном уровнях. Господин Раши выразил надежду, что увидит украинские компании на предстоящем форуме с образцами их продукции. Для участников бизнес-поездки были организованы экскурсии для ознакомления с бытом, культурой, историей и духом

страны пребывания. Участники, прогуливаясь по средневековым улочкам старого города Братислава, осмотрели Дворец Грассалковичей XVIII века, ныне — резиденция президента Словакии, Архиепископский дворец на площади Примаса, Старую Ратушу, Братиславский замок, Кафедральный собор Святого Мартина, Михайловские ворота, Дом палача, Национальный театр Словакии. В Кошицком крае участники приняли в средневековом здании отеля «Garni Hotel Kapitula», который расположен в маленьком словацком «Ватикане» — Спишска Капитула, пронизанном духом веков и необычайным спокойствием. С 1776 года здесь находится резиденция Спишского епископства. Спишска Капитула принадлежит к комплексу, в состав которого входит Спишский град (замок), Спишское Подградие, костел Святого Духа в Жегре и город Левоча, которые за-

регистрированы в списке мирового культурного наследия ЮНЕСКО. В г. Кошице участники осмотрели Собор Святой Елизаветы, построенный в Готическом стиле, часовню Святого Михаила, Оперный театр и архитектуру Танцующего фонтана. Также они посетили г. Будапешт, в т. ч. Площадь Героев, увидели Парламент, Президентский Дворец, знаменитые мосты над Дунаем. В течение всей поездки участникам предоставлялась возможность ежедневно дегустировать национальную кухню и напитки Словакии, Моравии, а также Венгрии, где они были проездом. И это только краткое описание.

По итогам бизнес-поездки, на основании предварительных переговоров, организаторами совместно с европейскими партнерами принято решение о проведении международного украино-словацкого бизнес-форума в г. Кошице в апреле 2015 года.





ТРАНСПОРТНІ ПРОЕКТИ УЗБЕКИСТАНУ

Прагнучи стати центральним вузлом Азії для міжконтинентальних залізничних вантажних перевезень, Узбекистан просувається вперед із проектами щодо нарощування транспортної інфраструктури.

Наразі ця східна країна викликає величезний інтерес серед міжнародних перевізників як потенційний регіональний центр для транспортування вантажів зі Східної Азії до Європи й назад.

«Наша країна може запропонувати сучасні аеропорти, вантажні термінали, розвинену мережу автомобільних доріг і залізниць, які зручно використовувати для транзиту вантажів найкоротшим шляхом», — повідомив Н. Кузієв, представник Міністерства зовнішніх економічних зв'язків, інвестицій і торгівлі Узбекистану.

12–14 листопада поточного року представники більш ніж 50 транспортних компаній з Європи, Балтійського регіону, Південної та Східної Азії, а також країн СНД зібралися на 11-й виставці «Транспорт і Логістика TransUzbekistan-2014».

«Підписано кілька стратегічних контрактів, зокрема, з латвійськими підприємцями, які зацікавлені в доставці вантажів з Азії в їх морські порти», — зазначив Н. Кузієв.

Географічно Узбекистан не має виходу до моря, у той же час він працює над угодами з іншими країнами, які дозволили б отримати доступ до міжнародних морських портів. Зокрема, у жовтні поточного року І. Карімов, президент країни, підписав меморандум про транспортний коридор Узбекистан – Оман.

«Відповідний договір підписаний міністрами закордонних справ Узбекистану, Туркменістану, Ірану та Оману, — коментує Н. Кузієв. — Планується, що буде створений залізничний транспортний коридор, який зв'яже країни Центральної Азії

з Перською затокою та Аравійським морем. Країнам Перської затоки це дасть можливість отримувати найкоротшим шляхом вантажі зі Східної Азії, а країнам Центральної Азії — доступ до нових ринків збуту своєї продукції».

Поліпшення залізничної інфраструктури має найважливіше значення для амбіцій країни в її перетворенні в логістичний зв'язок між двома континентами.

Однак, вантажні перевезення в Узбекистані значною мірою спираються на автоперевезення. За даними уряду, цього року вони становили 71% вантажного обсягу країни.

«На жаль, з набуттям незалежності багато важливих залізничних колій всередині Узбекистану були перерізані новими кордонами», — зазначив К. Шамсиддинов, представник державної компанії «Узавтойул», відповідальної за

залізниці, автомобільні дороги та аеродроми, посилаючись на те, як деякі частини Узбекистану виявляються ізольованими від інших частин країни територією інших пострадянських держав, зокрема Таджикистану.

Узбекистан працює над подоланням цієї проблеми шляхом модернізації та розширення своєї залізничної системи довжиною 6500 км. Зокрема уряд запускає проекти для з'єднання центральних, північних і південних регіонів.

За допомогою іноземних інвесторів, які нададуть 30% коштів, країна цього року витратить \$6 млрд на залізничну інфраструктуру. Про це повідомив О. Мамадалієв, представник національної залізничної компанії «Узбекистон темір йуллари» (УТЙ).

За словами чиновників, наразі існують два залізничні проекти, які є життєво важливими для стратегічних планів країни: будівництво 129 км

залізничної лінії Ангрен – Паб та електрифікації лінії Самарканд – Бухара – Карші.

«Два туристичні центри країни, Самарканд і Бухара, щорічно приймають сотні тисяч туристів, — відзначає представник УТЙ. — З Ташкента в Самарканд можна потрапити за 2 год за допомогою високошвидкісного електричного поїзда Afrosiyob. Електрифікація дільниці Самарканд – Бухара – Карші дозволить запустити такі ж поїзди і в Бухару, значно підвищивши привабливість».

Лінія Ангрен – Паб, яка з'єднає Ташкентську область з Ферганською долиною, буде включати в себе тунель через гори довжиною в 19 км.

«Електрифікована ділянка шляху Ангрен – Паб стане фінальною ланкою залізничного коридору зі Східної Азії до Європи, — додав О. Мамадалієв. — Проект буде завершено у 2016 році, а його загальна вартість становить \$1,7 млрд».



КАЗАХСТАН РОЗШИРИТЬ СВОЮ ПРИСУТНІСТЬ У КАСПІЙСЬКОМУ МОРІ

Проект із розширення казахстанської присутності на Каспійському морі, що включає будівництво портової зони в с. Курик, будівництво низки залізничних ліній і продовження розширення порту Актау планується почати у 2015 році.

Про це повідомив К. Алпісбаєв, віце-президент із логістики АТ «Національна компанія «Казахстан Темір Жоли» (КТЖ), на брифінгу з питань формування транспортної інфраструктури в рамках реалізації Послання президента РК «Нұрли Жол — шлях у майбутнє».

«Главою нашої держави був озвучений проект розширення логістичної присутності Казахстану на Каспії. Це в першу чергу розвиток портової зони в с. Курик. На сьогодні тенденція така, що швидкість доставки має важливе значення для логістичного ланцюжка поставок. Але в порту Актау єдиний причал, який забезпечує поромну переправу, спрямований на переробку нафто-

наливних вантажів. У с. Курик планується побудувати поромну переправу, яка забезпечить перевалку не тільки нафтоналивних, а й основних наших видів експортноорієнтованих і транзитних вантажів», — сказав К. Алпісбаєв.

За його словами, нова портова зона й поромна переправа буде орієнтована більшою мірою на обслуговування залізничного транспорту, з можливою переорієнтацією на обслуговування автомобілів. Обсяг інвестицій у цей проект становить понад Т16 млрд, зараз формуються інвестиційні плани, початок реалізації проекту заплановано на 2015 рік.

«Для забезпечення роботи порту необхідно створити



інфраструктуру. Одним з основних питань є будівництво залізничної лінії Боржакти – Ерсан. Її загальна протяжність становить близько 14 км, інвестиції з боку КТЖ складуть близько Т10 млрд. Цей проект дасть імпульс не тільки розвитку логістичної інфраструктури, але й великий мультиплікативний ефект на розвиток прикаспійського регіону», — зазначив віце-президент КТЖ.

Він також зауважив, що розширення морського порту Актау в північному напрямку — це важливий проект у створенні транспортної інфраструктури.

«Ми намічаємо в грудні цього року здати першу стадію проекту. Якщо конкрет-

ніше, то північне розширення передбачає будівництво трьох терміналів. Один термінал буде сконцентрований на переробці експортного продукту — зерна. Для чого буде побудована база з його перевалки і зберігання. А також два термінали будуть орієнтовані на переробку генеральних видів вантажів і контейнерів», — пояснив К. Алпісбаєв.

За інформацією віце-президента КТЖ, розширення порту Актау дозволить збільшити обсяг переробки вантажів у порту на 2,5 млн т, з доведенням у цілому обсягу переробки до 19 млн т. Загальний обсяг інвестицій у цей проект складе Т38 млрд.

ЄБРР ПРОФІНАНСУЄ ДП «ЗАЛІЗНИЦЯ МОЛДОВИ»

Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Calea Ferată din Moldova (CFM) підписали кредитну угоду на суму €52,5 млн під оновлення локомотивного господарства молдовської залізниці.

Завізували документ С. Томша, в. о. генерального директора CFM, і С. Баррет, директор ЄБРР із питань транспортної політики.

Призначення кредиту — оновлення локомотивного господарства молдовської залізниці (у тому числі закупівля локомотивів у кількості 10 од. та реконструкція ремонтних потужностей), а також проведення структурних реформ на залізничному транспорті й модернізація

енергетичного господарства держпідприємства.

Кошти надаються під держгарантії строком на 15 років, з відстрочкою виплат на 3 роки. Перший транш складе €25 млн. Надання другого, обсягом €27,5 млн, залежить від результатів освоєння першого траншу.

Проект буде здійснюватися в рамках реалізації інвестиційної програми CFM на 2014–2024 рр., затвердженої Радою директорів держпідприємства.

LIETUVOS GELEŽINKELIAI ЗАМОВИЛА ЕЛЕКТРОПОЇЗДИ ДЛЯ МАРШРУТУ ВІЛЬНЮС – МІНСЬК

Чеського виробника рухомого складу, компанію Škoda Vagonka, обрано для виконання контракту з постачання електропоїздів для міжнародного маршруту Вільнюс – Мінськ.

Сума контракту, що передбачає поставку трьох 3-вагонних двоповерхових електропоїздів EJ575, становить КС750 млн.

Раніше Lietuvos geležinkeliai та її білоруські колеги, держпідприємство «Беларуская чыгунка», розробили план зі скорочення на 30 хв часу в дорозі між столицями до 2 год, що передбачає електрифікацію коридору Мінськ – Вільнюс змінним струмом напругою 25 кВ. Електрифікація та запуск

перших електропоїздів має відбутися до кінця 2015 року.

Наразі литовською залізницею на маршруті Вільнюс – Каунас уже експлуатуються електропоїзди цієї серії.

Електропоїзди для міжнародного маршруту, крім наявності проміжного вагона, будуть відрізнятися компонуванням місць, наявністю двомовних аудіо-візуальних показників і додаткових стелажів для великогабаритного багажу.

КОМПАНІЯ HİTACHI ПРЕНДУЄ НА АКТИВИ FINMECCANICA

У Finmeccanica повідомляють, що отримали пропозицію від Hitachi на придбання збиткового підрозділу AnsaldoBreda і 40% акцій компанії Ansaldo STS.

Finmeccanica оголосила минулого місяця, що до шорт-листа претендентів потрапили Hitachi і CNR (Китай). Продаж цих активів відбувається в рамках плану корпорації з переорієнтації діяльності на аерокосмічний та оборонний сектори, а також зі зниження боргу, що наразі сягнув показника в €4,8 млрд.

У заяві, опублікованій 18.11.2014 року, Finmeccanica повідомляє, що компанія Hitachi було допущено до фінальної стадії процесу придбання AnsaldoBreda, і нині почався аналіз пропозиції.

НІМЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ ВИТРАТИТЬ €28 МЛРД НА ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ У 2015–2019 РР.

Ф. Кефер, член правління DB, представив детальну інформацію про плани витратити мінімум €28 млрд протягом наступних чотирьох років на обслуговування та інвестиції в магістральні мережі залізниць Німеччини.

Згідно з угодою про фінансування, укладеною в листопаді поточного року, федеральний уряд виділить €20 млрд у рамках Другого договору про продуктивність і фінансування (LuFV2). Кошти надходять із федерального бюджету і виплат дивідендів DB Федеральному уряду. DB забезпечить решту €8 млрд (€1,6 млрд на рік) за рахунок власних ресурсів. Тому FV2 забезпечує збільшення на 22% фінансування порівняно з LuFV1, який охоплював період 2009–2014 рр.

«Збільшення фінансування має важливе значення для забезпечення високої продуктивності та майбутнього нашої залізничної інфраструк-

тури. Це найбільша програма модернізації в історії мережі. Такий великий обсяг робіт має бути добре спланованим, і ми готувалися до цього з 2012 року», — зауважив Ф. Кефер.

Загалом на модернізацію колійного господарства та інженерних споруд буде витрачено €12 млрд, €3 млрд виділяється на профілактичні роботи, €4 млрд — на модернізацію систем сигналізації та управління рухом поїздів та €1 млрд — на ремонт тунелів.

Серед ключових проектів на 2015 рік реконструкція лінії північ–південь Берлінського S-Bahn, продовження колії ВШМ Ганновер – Геттінген, продовження колії на 44 км ВШМ Кельн – Франкфурт, оновлення 22 км колії на лінії Кельн – Аахен, у тому числі реконструкція станції Лангервехе, і будівництво 35 км продовження між містами Хеннеф та Ау на лінії Кельн – Зіген та продовження на 10 км лінії Нюрнберг – Ансбах.



ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Sbase обрав Siemens для виконання контракту на суму **€30 млн** на модернізацію 5 км лінії С метрополітену Буенос-Айреса.



АТ «Національна компанія «Казахстан Темір Жоли» профінансує будівництво залізничної лінії Боржакти – Ерсан. Її загальна протяжність становить близько 14 км. Сума інвестицій — **Т10 млрд**.



Бразильська Vale Logística Integrada отримала рейковий гриндер від американського постачальника відповідно до контракту на суму **R\$28 млн**.



Швейцарська федеральна залізниця SBB обрала Prysmian Group для постачання 2800 км сигнальних кабелів протягом 5 років на суму **€26 млн**. У рамках аналогічної угоди компанія Nexans поставить для SBB більш ніж 7000 км сигнальних кабелів та індуктори силових кабелів на суму **€35 млн**.



Малайзійська компанія MMC-Gamuda обрала YFG Engineering як субпідрядника для підземних електричних і механічних робіт на станції «Стадіон Merdeka» на лінії Klang Valley мережі MRT. Сума контракту склала **MYR36,7 млн**.



Уряд Індонезії інвестує **Rp283 трлн** у розвиток залізничної інфраструктури. У тому числі буде профінансовано будівництво 145 км залізниці Макассар – Паре-Паре.



Консорціум на чолі з CAF (Іспанія) було обрано Секретаріатом зв'язку і транспорту Мексики (ССТ) для постачання поїздів та обладнання залізниці, що з'єднає міста Мехіко і Толука. Сума контракту — **€690 млн**.



China Railway Signal & Communication Corp обрав Siemens для виконання контракту на суму **€28 млн** із постачання радіокерованої системи управління рухом поїздів Traininguard MT для 39-кілометрової 3-ї лінії метрополітену м. Сіань.



АВСТРІЮ ЗВИНУВАЧЕНО У ФІНАНСОВІЙ НЕПРОЗОРОСТІ

Європейська комісія оголосила, що нею направлено заяву до Європейського суду юстиції щодо невиконання Австрією правил ЄС із фінансової прозорості в залізничному секторі.

Комісія стверджує, що Австрія не застосовує основні положення Директиви 2012/34/EU та Регламенту (ЄС) 1370/2007 щодо фінансової прозорості договорів із державних послуг.

За даними Комісії, Австрія не гарантує, що державні кошти, сплачені як зобов'язання з обслуговування населення для пасажирських перевезень,

будуть правильно відображатися у відповідних рахунках. Узв'язку з цим державні кошти можуть бути використані для перехресного субсидування інших транспортних послуг. ЄС припускає, що це може спотворити конкуренцію, потенційно даючи несправедливу конкурентну перевагу для операторів, які отримують державні субсидії.



ДРОНИ ПІДВИЩУЮТЬ БЕЗПЕКУ ДЛЯ РКР CARGO

Намагаючись посилити безпеку своїх поставок вугілля, дочірня компанія Польських державних залізниць, вантажний оператор РКР Cargo, почала використовувати дрони, оснащені різними типами камер.

Дрони оснащені інфрачервоною камерою та камерою високої розподільної здатності для здійснення спостереження за поїздами.

Крім того, РКР Cargo представила запірні механізми, які дозволяють блокування дверних замків дротами, виготовленими із загартованої сталі. Під час випробувань нового механізму безпеки на понад 100 вагонах запірні механізми спрацювали у 100% випадків.

У РКР Cargo повідомляють, що в першу чергу їх зусилля щодо забезпечення безпеки направлені на попередження крадіжок, і вони працюють у тісній співпраці з прикордонною службою та поліцією. У 2014 році для попередження загрози розкрадання майна була створена спеціальна група, основна мета якої — знизити втрати, що несе РКР Cargo, яка працює переважно в Сілезії, де крадіжки є найбільш поширеними.



Залізничну гілку Оксенхолм – Віндермір буде електрифіковано. Сума інвестицій, виділених Міністерством транспорту Об'єднаного Королівства, склала **£16 млн.**



ЄІБ профінансує модернізацію болгарської інфраструктури. Сума кредиту — **€500 млн.**



Torpol Norge обрано для виконання контракту на суму **Nkr158 млн** з будівництва колії та контактної мережі міської залізниці в м. Осло (Норвегія).



Консорціум під керівництвом компанії NDI обраний для будівництва 1,6 км ділянки залізниці до аеропорту м. Щитно (Польща). Сума контракту склала **PLN68 млн.**



Саудівську компанію Saudi Electricity обрано підрядником з улаштування систем електропостачання метрополітену м. Ер-Ріяд. Сума контракту — **SAR2,56 млрд.**



Société du Grand Paris (Франція) обрала підрядників для виконання низки контрактів за проектом Grand Paris Express. Консорціум за участі Egis, Tractebel Engineering France та архітектурних фірм здійснить проектування та будівництво 22 км ділянки лінії 16 між Гучна-Шам і станцією RER Ле-Бурже відповідно до контракту на суму **€67,5 млн.** Другий консорціум, де компанія Egis також буде керуючою, модернізує 7,5 км ділянки лінії 17 між Ле-Бурже RER і Сен-Дені Плейель відповідно до контракту на суму **€25 млн.**



Індійська компанія-оператор високошвидкісних залізниць планує збудувати ВШМ Мумбаї – Ахмедабад. Сума контракту — **₹700 млрд.**



Муніципалітет м. Сан-Франциско (США) обрав компанію Thales для виконання контракту на суму **\$24,7 млн** на постачання системи управління рухом поїздів SelTrac CBTC.