

”  
**Максим Бурбак,**  
міністр  
інфраструктури  
України: «З'єднати  
залізницею Балтійське  
та Чорне море, — дуже вигідно. На зустрічі  
у Львові в рамках весняного ділового фо-  
руму європейці висловили зацікавленість  
щодо будівництва Євроколії «Варшава –  
Львів». Вони зацікавлені в розвитку цього  
транспортного коридору, щоб з'єднати  
Балтику із Чорним морем. І це також було  
предметом обговорення на нашій зустрічі із  
послом Китаю».



”

”  
**Борис Остапок,**  
генеральний ди-  
ректор Укрзалізниці:  
«Залізничники за-  
планували серйозну  
модернізацію рухомого складу, у першу  
чергу, в умовах депо дизель-поїздів Д1,  
ДР1. Виставка виробів залізничного при-  
значення, запасних частин та послуг дає  
розуміння, наскільки ми можемо задоволь-  
нити потребу в ремонті своїми запчастина-  
ми, щоб не витратити кошти на імпорт та  
розвивати свої підприємства. Відмовившись  
від продукції комерційних структур,  
Укрзалізниця сприятиме розвитку власного  
виробництва та створенню нових робочих  
місць у галузі».



”

”  
**Ростислав Дьомін,**  
директор  
Укрзалізниці  
з технічної політики:  
«Підприємства галузі  
виробляють безліч продукції для власних  
потреб. У тому числі, й унікальної. Завдан-  
ня виставки — продемонструвати її, щоб  
керівники різних підрозділів дізналися,  
з ким можуть співпрацювати».



”

**ПРИЗНАЧЕННЯ**  
Розпорядженням  
Кабінету Міністрів  
України від 11.06.2014  
року № 549-р Уманця  
Миколу Григоровича  
призначено начальником державного  
підприємства «Південна залізниця».



## ПІДРОЗДІЛИ УКРЗАЛІЗНИЦІ ВЗЯЛИ УЧАСТЬ У МАСШТАБНІЙ ЗАЛІЗНИЧНІЙ ВИСТАВЦІ

На базі Київського електровагоноремонтного заво-  
ду відбулася виставка виробів залізничного прина-  
чення, запасних частин та послуг.

Загалом на виставці більше 100 стендів зі зразками про-  
дукції для потреб залізничної галузі презентували пред-  
ставники вітчизняних підприємств і працівники різних  
господарств б залізниць України: локомотивних, вагоноре-  
монтних депо, дистанцій колії, електропостачання, автома-  
тики, телемеханіки та зв'язку тощо.

Активну участь у виготовленні продукції беруть вагон-  
ні депо, ДП «Державний науково-дослідний центр залі-  
ничного транспорту України» та ДП «Проектно-конструк-  
торське та технологічне бюро рухомого складу». Чимало  
залізничних лінійних підприємств стали міні-заводами, які  
виготовляють від простих у виконанні гумових прокладок  
та металевих кришок до складних стендів для випробуван-  
ня електронних приладів сучасних локомотивів.

Експозиція продемонструвала потенціал сталевих ма-  
гістралей із виробництва продукції. У перспективі пла-  
нується виробити подальшу стратегію, у тому числі й із  
кооперації між депо, оскільки нині переважна їх більшість  
працює лише над задоволенням власних потреб, а могли б  
постачати продукцію в межах галузі без залучення  
сторонніх підприємств і самі відповідати за її якість. Це  
дозволило б не лише зменшити незалежність від зовніш-  
нього постачальника, а найголовніше — зберегти робочі  
місця. Тож фахівці напрацьовують механізм взаємороз-  
рахунків під час реалізації продукції в межах залізничної  
галузі.

Загалом на виставці було представлено більше 100 пре-  
зентаційних стендів із різноманітними зразками продукції  
для потреб залізничної галузі.

«Така виставка проводиться вперше. І це яскравий при-  
клад галузевої кооперації, коли виробники з усіх залізниць  
обмінюються досвідом, інформацією. Такі зустрічі повинні  
сприяти завантаженню замовленнями вітчизняних підпри-  
ємств, щоб при ремонті, при виробництві рухомого складу  
локалізація запчастин вітчизняного виробництва збільшу-  
валася й сягнула 90%», — зазначив міністр інфраструктури  
М. Бурбак.



## ЦІМ/СМГС ПОШИРЯТЬ НА ЗАЛІЗНИЧНО-ПОРОМНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

**Укрзалізниця розраховує перейти в перевезеннях по морському плечу маршруту «Вікінг» на застосування універсальної накладної ЦІМ/СМГС.**

Проект розрахований на залучення додаткового завантаження на маршрут турецького транзиту. «При міжнародних перевезеннях Балтійське море – Чорне море, а також при перевезеннях між Європою, Кавказом, країнами Балканського та Каспійського регіонів, Туреччиною незаперечно позитивний результат може бути отриманий при реалізації положень чинної угоди між Україною і Туреччиною про використання накладної ЦІМ/СМГС на морській ділянці перевезень», — зазначив, коментуючи проект, керівник комерційного главку Укрзалізниці Юрій Меркулов.

Накладна ЦІМ/СМГС, будучи компромісом між двома системами транспортних прав, є дуже ефективною під час організації інтермодальних перевезень, у даному випадку — з використанням морського та залізничного транспорту. Проте для її практичного впровадження у сферу залізнично-поромного сполучення належить виконати низку доопрацювань нормативного характеру. «Необхідне врегулювання ряду правових, функціональних і технічних питань організації перевезень. Найближчим часом ми плануємо проведення зустрічі з турецькою стороною з даного приводу», — уточнив Ю. Меркулов.

## ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ РОЗМІСТИЛА ОБЛІГАЦІЙ НА 110 МЛН ГРИВЕНЬ

**Як повідомив емітент у системі розкриття інформації Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку, Південна залізниця достроково завершила розміщення облігацій серій «D» і «G» загальною номінальною вартістю 110 млн грн.**

У результаті розміщення облігацій серії «D» підприємство залучило 51 млн 109,5 тис. грн, серії «G» — 60 млн 828,6 тис. грн.

Донецька, Львівська, Одеська, Придніпровська, Південно-Західна та Південна залізниця на початку 2014 року випустили дворічні облігації загальною номінальною вартістю 2 млрд грн для фінансування своїх капітальних інвестицій, у тому числі на оновлення та модернізацію основних засобів, удосконалення системи швидкого пересування транзитних вантажів територією України, а також на погашення існуючої заборгованості.

При цьому Південна залізниця випустила облігації серій «D» – «G» на 220 млн грн. Цінні папери номіналом 1 тис. грн випущені в кількості: серії «D» і «F» — по 50 тис. шт., серії «E» і «G» — по 60 тис. шт. Їх розміщення заплановане в періоді: серії «D» і «E» — з 27 грудня 2013 року до 26 листопада

2014 року, серії «F» і «G» — із 13 січня до 12 грудня 2014 року.

Термін обігу облігацій серій «D» і «E» — до 22 грудня 2016 року, серій «F» і «G» — до 8 січня 2017 року, водночас за всіма цінними паперами у 2015 році передбачена оферта.

Процентна ставка за всіма облігаціями на весь термін їх обігу встановлена на рівні 18% річних. Нарахування та виплата процентного доходу здійснюються щокварталу.

Крім процентного доходу, за облігаціями передбачена щорічна виплата додаткового купона хеджування, що здійснюється в разі знецінення української національної валюти по відношенню до курсового рівня на дату розміщення облігації.

Організаторами торгів виступають фондові майданчики ПФТС і «Перспектива», андеррайтером — ТОВ «Аваль Брок», співандеррайтерами — ТОВ «Драгон Капітал» та ПАТ «Райффайзен Банк Аваль».

## В УКРАЇНІ З'ЯВИТЬСЯ «ЧАРТЕРНИЙ» ПОЇЗД

**Оператором проекту виступає компанія «Південні туристичні лінії» (ПТЛ). У складі потяга — чотири купейні й один спальний вагон. Ціна місця в купейному вагоні з Києва до Ізмаїла становить 250–320 грн, у СВ — 675 грн. До Одеси — 245–265 грн у купе та 605 грн у СВ. Вирушає поїзд із Києва о 20:35, о 5:13 ранку прибуває до Одеси, о 10:55 — до Ізмаїла.**

«В історії залізниць ще не було прямого сполучення Києва з Ізмаїлом», — сказав директор ПТЛ Олексій Сьомін. «Потяг зручний для людей,

які їдуть з Києва до районів, здатних замінити Крим, — Затоки, Приморського та Білгород-Дністровського, — зазначив аналітик порталу

«Транспортний бізнес України» Олександр Арбузов. — Зараз туристам необхідно робити пересадку в Одесі й діставатися далі автобусом або місцевим поїздом. Але він іде занадто довго і не відрізняється особливим комфортом».

«Працювати в цьому напрямку ми почали ще півтора роки тому, переглянули кілька можливостей, — розповів О. Сьомін. — У результаті зупинилися на цій, яка

дає можливість і перевізнику, й операторові нормально працювати». За його словами, компанія викуповує всі місця в складі Укрзалізниці та виставляє на продаж для туристичних груп і приватних мандрівників через власний сайт. «Якщо брати приклад авіації — це аналог чартерних перевезень», — пояснив керівник Центру економічного та політичного аналізу Олександр Кава.

## КАБМІНУ ПРОПОНУЮТЬ СКАСУВАТИ УЗГОДЖЕННЯ ФІНПЛАНІВ

**Федерація роботодавців транспорту України (ФРТУ) пропонує скасувати процедуру узгодження Кабінетом Міністрів України річних фінансових планів державних підприємств, що є суб'єктами природних монополій, або держпідприємств, плановий розрахунковий оборот чистого прибутку яких перевищує 50 млн грн.**

ФРТУ вже ініціювала розгляд цього питання на рівні Міністерства, передбачивши його в «дорожній карті» подальшого розвитку морегосподарського

комплексу. «Дорожня карта» позитивно оцінена Мінінфраструктури. На даний момент фінплан відповідних підприємств узгоджується низкою відомств,

зокрема Мінінфраструктури, Мінфіном, а також Кабінетом Міністрів України.

Глава ФРТУ Орест Климпуш повідомив, що ФРТУ пропонує також передбачити відповідальність чиновників за затягування термінів узгодження фінплану держпідприємств, а також виключити витрати на капітальні інвестиції з переліку витрат, які забороняється здійснювати підприємствам держсектору при незатвер-

дженому фінплані. Він, зокрема, аргументував, що на даний момент для українських портів модернізація та залучення інвестицій — завдання номер один.

Нагадаємо, в Одесі в рамках Міжнародного транспортного тижня відбувся круглий стіл Федерації роботодавців транспорту «Базові умови подальшого розвитку морегосподарського комплексу: від реалій до нових можливостей».



## УКРЗАЛІЗНИЦЯ ВІДНОВИЛА ДОГОВІРНУ РОБОТУ

**Керівництво Укрзалізниці уважно стежить за дотриманням тендерних процедур і в кожному конкретному випадку потенційного відхилення від ринкових цін реагує миттєво. Після тривалої паузи Укрзалізниця відновила договірну роботу, і наразі механізм контролю за тендерами оптимізується.**

У цілому, з метою оптимізації витрат в Укрзалізниці прийнято рішення щодо активної співпраці з виробниками, постачальниками продукції в частині зменшення рівня цін на закупівлю матеріально-технічних ресурсів, робіт та послуг, у тому числі за укладеними договорами. Наразі залізниці України та підприємства залізничного транспорту проводять відповідну роботу.

Укрзалізниця планує більш широко розвивати галузеву кооперацію структурних підприємств господарств залі-

ниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту щодо відбору високоякісних виробів та запасних частин, які виготовляються на сучасному технічному й технологічному рівнях.

Очікується, що підприємства залізничного транспорту кооперуватимуться задля спільного виробництва та використання продукції, виготовленої на власних потужностях. Це дозволить не лише зменшити залежність від зовнішнього постачальника, а й зберегти робочі місця на підприємствах галузі.

## СВІТОВИЙ БАНК ГОТОВИЙ ДОПОМОГТИ УКРЗАЛІЗНИЦІ РЕФОРМУВАТИ ГАЛУЗЬ

**Міністерство інфраструктури України починає консультації зі Світовим банком у рамках підтримки реформування залізничної галузі на середньострокову та довгострокову перспективи.**

Директор Світового банку у справах України, Білорусі та Молдови Чімьо Ван висловив готовність надати фінансову підтримку Укрзалізниці за програмою реформування залізничної галузі.

Про це йшлося в ході зустрічі першого заступника міністра інфраструктури Олександра Маліна та першого заступника голови Укрзалізниці Максима Бланка з представниками Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Світового банку.

У рамках потенційного співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями Укрзалізниці цікавим є досвід Світового банку за трьома напрямками: перекваліфікація фахівців галузі, диверсифікація соціальної сфери, бюджетні відносини між залізницею та місцевою владою як замовником соціальних перевезень.

«Ці аспекти розвитку Укрзалізниці набагато ширші,

ніж вузькокорпоративна реформа. Мова йде про частину великої реформи країни. Тому ми прагнемо до співробітництва зі Світовим банком як основним партнером України, на рівні з МВФ, з впровадження реформ», — зазначив перший заступник гендиректора Укрзалізниці.

За словами Чімьо Ван, для повноцінної співпраці відомства з банком Укрзалізниця повинна мати абсолютну підтримку українського уряду та всіх зацікавлених сторін, а також розробити детальний поетапний план дій у цьому напрямі.

Уже найближчим часом експерти банку та фахівці Укрзалізниці проведуть наступну зустріч із цією метою.

Крім того, у ході зустрічі перший заступник голови Укрзалізниці М. Бланк задекларував готовність Укрзалізниці до активізації співпраці з ЄІБ та ЄБРР у частині електрифікації залізничних напрямків Волноваха – Запоріжжя та Долинська – Колосівка, а також закупівлі рухомого складу.



## НОРВЕЗЬКИЙ ОПЕРАТОР ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКУПОВУЄ ДРЕЗИНИ

**Jernbaneverket, норвезька компанія з управління інфраструктурою, замовила в німецької компанії Windhoff 11 одиниць самохідного рухомого складу для обслуговування колії та контактної мережі.**

За умовами контракту, колійні машини будуть оснащені кранами й обладнанням для прибирання снігу, а дрезини для обслуговування контактної мережі — пантографами, кранами та платформами, а також штовхачем, що створює натяг контактного проводу під час технічного обслуговування контактної мережі.

Дрезини зможуть розвивати швидкість до 100 км/год завдяки використанню дизельних двигунів потужністю 500 кВт та систем ECTS (Європейська

система управління рухом поїздів). Кабіна здатна розмістити до семи осіб, включаючи водія.

Перші три дрезини буде поставлено в січні 2016 року; вони проведуть випробування протягом року до здачі решти восьми одиниць у березні 2017 року. Загалом контракт включає в себе варіанти 10 додаткових транспортних засобів.

Крім того, фірма-виробник Windhoff виготовить макет для підготовки екіпажів дрезин.



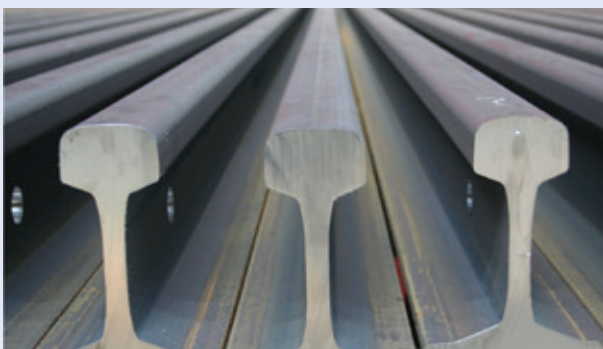
## БІЛОРУСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ ПЕРЕХОДИТЬ НА ЕЛЕКТРОННИЙ ГРАФІК ПОДАЧІ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

**Станції Білоруської залізниці з червня 2014 року переходять на використання в електронній формі графіка подачі вантажних вагонів форми ГУ-11 та облікової картки форми ГУ-1, ГУ-1А, підписаних електронним цифровим підписом.**

Реалізація цього проекту є черговим етапом роботи Білоруських залізниць із переходу на безпаперову технологію організації перевезень вантажів. Переведення графіка подачі вагонів та облікової картки в електронну форму дозволить виключити необхідність взаємної доставки документів на паперових носіях і скоротить транспортні витрати підприємств-клієнтів.

Практичне застосування електронних документів реалізується за допомогою спеціалізованої автоматизованої системи «Електронні перевезення», експлуатацію якої здійснює Центр захисту інформації Білоруської залізниці.

Як підкреслили в Білоруській залізниці, вантажовідправникам, які мають чинні договори з Центром захисту інформації, не буде потрібно укладати жодних додаткових угод для використання електронних документів форми ГУ-11, ГУ-1, ГУ-1А.



## В ІРАНЦІВ З'ЯВЛЯТЬСЯ РЕЙКИ ВІТЧИЗНЯНОГО ВИРОБНИЦТВА

**У 2015 році на іранському ринку з'являться рейки вітчизняного виробництва марки UIC60.**

«Робота над відповідним контрактом на комбінаті вже завершена, і настає етап його практичної реалізації», — повідомив директор Ісфаханського металургійного комбінату

Ардешір Саад Мохаммаді. Також він зазначив, що це виробництво має велике значення щодо подальшого розвитку інфраструктури країни. Ісфаханський металургійний комбінат у змозі забезпечити внутрішні потреби країни та експортні поставки своєї продукції.

Директор комбінату підкреслив, що фахівці підприємства докладають зусиль до того, аби продукція комбінату повністю відповідала прийнятним міжнародним стандартам. За словами Ардешір Саад Мохаммаді, у минулі роки на Ісфаханському металургійно-

му комбінаті вже вироблялися залізничні рейки U33. По таких рейках поїзди можуть рухатися зі швидкістю менше 160 км/год, і вони знаходять застосування на непряжних залізницях. Для магістральних залізниць з інтенсивним рухом потрібні рейки UIC60, по яких поїзди можуть рухатися зі швидкістю більше 160 км/год.

Щоб налагодити роботу нової виробничої лінії для рейок UIC60, потрібно 14 місяців. Передбачається, що на цій лінії будуть вироблятися й рейки UIC85. Її виробнича потужність становитиме 400–600 тис. т рейок на рік.

## ОМК НАЛАГОДИЛА ВИПУСК КОЛІС ДЛЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

На Виксунському металургійному заводі (ВАТ «ВМЗ», що входить до складу Об'єднаної металургійної компанії, ЗАТ «ОМК», м. Вика, Нижегородська обл.) уведено в експлуатацію першу в Росії лінію з виробництва суцільнокатаних залізничних коліс для швидкісних і високошвидкісних поїздів.

Потужність нової лінії складає 10 тис. коліс на рік. Вона повністю забезпечить потреби російського ринку в колесах для швидкісного руху. Інвестиції в цей проект склали 580 млн рублів.

Урочиста церемонія пуску лінії відбулася в колесопроткатному цеху ВМЗ 10 червня 2014 року.

Гості, присутні на заході, побачили зразки перспективної

колісної продукції ВМЗ для пасажирських вагонів РЖД далекого прямування, для електропоїздів Siemens Desiro RUS, для пасажирських поїздів Московської кільцевої залізниці та вантажних інноваційних вагонів.

Першими поїздами, для яких планується використовувати нові колеса ВМЗ, стануть швидкісні електропоїзди ЕС-1, які курсують на сочинських курортах.

Нова лінія з виробництва коліс для високошвидкісного руху здатна здійснювати обточування коліс діаметром від 700 до 1200 мм із різною конфігурацією колісного диска.

ОМК реалізувала проект з організації виробництва залізничних коліс для швидкісного та високошвидкісного сполучення на ВМЗ у рамках спільної з ВАТ «РЖД» програми освоєння випуску нових видів продукції.



### МА STEEL ПРАГНЕ ВИКУПИТИ VALDUNES

Арбітражний суд міста Валансьєн відкрив шлях китайській промисловій групі MA Steel до придбання французької фірми з виготовлення колісних пар Valdunes та створення нової компанії MG-Valdunes.

Пропозиція MA Steel включає купівлю активів Valdunes, у тому числі виробничих майданчиків біля Тріт-Сен-Леже у Валансьєн і Леффринкук у Дюнжерку. Нова компанія збереже всі 487 робочих місць

і разом із тим забезпечить необхідні інвестиції. У MA Steel також заявили про свій намір створення всесвітнього центру досліджень та розробок у галузі залізничного транспорту в рамках MG-Valdunes.



### ЛАТВІЙСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ МОДЕРНІЗУЄ СИСТЕМИ СИГНАЛІЗАЦІЇ

Державна компанія Latvijas dzelzceļš (LDz) уклала з компанією Bombardier-Belam договір на суму €41,99 млн про централізацію систем сигналізації на станції Шкиротава.

Шкиротава — один із найважливіших у Латвії сортувальних залізничних вузлів, що обслуговує 6000 вантажних вагонів на добу. Нинішні системи сигналізації на станції, що експлуатуються з 1968 року, морально та фізично застаріли.

У рамках модернізації на станції буде встановлено автоматизовані системи управління стрілками та світлофорами. Проект планується завершити до кінця 2015 року.

### ADIF УПРОВАДИЛА ECTS ДРУГОГО РІВНЯ

Іспанська компанія з управління інфраструктурою Adif підтвердила дозвіл використання ERTMS у комерційній експлуатації на 165-кілометровій високошвидкісній лінії Альбасете – Аліканте.

Це стало можливим після впровадження системи ECTS другого рівня, яка дозволяє рух із максимальною комерційною швидкістю на лінії.

Раніше швидкість поїздів була обмежена на рівні 200 км/год, що забезпечувався за допомогою іспанської стандартної системи Asfa ATP, яка використовувалася як резервна на етапі тестування.

### KAPSCH ОНОВИТЬ ФРАНЦУЗЬКІ СИСТЕМИ GSM-R

Французька RFF обрала Kapsch CarrierCom для модернізації системи GSM-R з використанням рішення «all-IP core», що базується на системах 4-го покоління мобільного зв'язку (зокрема, технології LTE).

У рамках проекту модернізації мережі Kapsch постачатиме георозподілені сервери викликів, медіашлюзи, контрольну точку обслуговування та інше обладнання для мобільного зв'язку, а також забезпечить технічне обслуговування поставленої апаратури до 2030 року.

Установлення буде проходити у співпраці із Synerail (державно-приватна дочірня компанія RFF) на 15 000 км колій до грудня 2015 року.

### ЄІБ ПРОФІНАНСУЄ ВІДНОВЛЕННЯ ПОЛЬСЬКОЇ МАГІСТРАЛІ

Європейський інвестиційний банк надав польській РКР PLK кредит €268 млн для реконструкції 58 км магістралі Катовіце – Краків.

Передбачається заміна баласту, колії та контактної підвіски, а також модернізація системи повздовжнього електропостачання. Крім того, буде покращено дренажну систему та зведено шумозахисний бар'єр. Після

завершення реконструкції, що запланована на кінець 2016 року, пасажирські поїзди зможуть розвивати швидкість до 160 км/год, а максимальна швидкість для вантажних поїздів буде збільшена до 120 км/год.

## ВЕЛИКА БРИТАНІЯ: ФРАНЧАЙЗИНГ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПОСЛУГ У ДІІ

Велика Північно-Західна залізнична компанія (GNWR) досягла угоди з Network Rail щодо продажу права доступу до залізничної мережі.

GNWR збудує два нові напрями високошвидкісних залізничних маршрутів на Магістралі західного узбережжя (West Coast Main Line WCML).

GNWR, дочірня компанія Arriva альянсу Rail Holdings, планує організувати по шість пар поїздів на день між Лондоном і Блекпулом, починаючи з 2017 року, та між Лондоном і Хаддерсфілдом, починаючи з 2018 року.

Договір також включає в себе обов'язок придбання восьми нових поїздів Alstom Pendolino. Разом із тим відкриття нових маршрутів має створити близько 200 нових робочих місць.



## ZSSK CARGO ПРОДАЄ ЧАСТИНУ АКЦІЙ

За результатом проведеного тендеру словацька ZSSK Cargo оголосила, що продає 66% акцій дочірньої компанії Cargo Wagon швейцарській компанії Ahaus-Altstätter Eisenbahn Cargo (AAE).

Згідно з тендерними умовами AAE повинна буде профінансувати придбання нових вантажних вагонів на суму €216,7 млн, а також викупити у ZSSK й орендувати назад 8218 вантажних вагонів протягом восьми років із можливістю продовження на аналогіч-

ний термін. ZSSK Cargo планує використовувати кошти від продажу для погашення боргів та інвестицій власних проектів.

Продаж акцій є частиною плану реструктуризації оператора, про який було оголошено урядом Словаччини в липні минулого року.



## DEUTSCHE BAHN ПРИШВИДШИЛА РУХ ПОЇЗДІВ

Компанія Deutsche Bahn (DB) завершила перший етап модернізації магістралі зі столиці до найбільшого міста федеральної землі Мекленбург.

Завдяки модернізації зменшився час руху поїздів категорії ICE з 2 год 54 хв до 1 год 59 хв на відстані Передня Померанія – Розток.

DB інвестувала €658 млн у модернізацію лінії, у ході якої було збільшено максимальну швидкість до 160 км/год та підвищено максимальне навантаження на вісь до 25 т, що збільшить вантажопотік до порту Розток. Внесок Європейського Союзу склав €167 млн.

## ДОХОДИ ВІД ПРОГРАМИ CAP-AND-TRADE БУДУТЬ НАПРАВЛЕНІ НА БУДІВНИЦТВО ЗАЛІЗНИЦІ

Бюджетом штату Каліфорнія на 2014–2015 роки було передбачено виділити кошти в розмірі \$250 млн на продовження будівництва високошвидкісної залізни-

ці Сан-Франциско – Лос-Анджелес.

З цією метою будуть направлені кошти, отримані штатом від продажу квот на викиди парникових газів.

## ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Китайська державна залізниця підписала два контракти з Hollsys на суму **\$20,7 млн** на поставку систем сигналізації для ліній Ціньдао – Ронгчанг і Цзілінь – Уйцун.



Harsco Rail виграла контракт на поставку трамбувальної машини для казахської компанії «Тенгішевройлз».



Угорський оператор інфраструктури NIF підписав три контракти з компанією Siemens на загальну суму **€60 млн** на встановлення ETCS Рівня 2 на 200 км залізничних маршрутів Ференцварош – Гома та Ференцварош – Секешфехервар.



PKP PLK обрала Траксја PRKiI для оновлення колії, платформ та систем електрифікації 24 км ділянки між станціями Варшава-Окенце і Чахувек лінії Варшава – Радом. Кошторис проекту складає **PLN376 млн**.



Harsco Rail на початку 2015 року поставить іракській IRR колійну машину для контролю геометрії колії.



Лізингова компанія Mitsui Rail Capital Europe підписала контракт на постачання фірмою Siemens **20 локомотивів** змінного струму.



Компанію Kapsch CarrierCom було обрано для встановлення системи GSM-R на **200 км** лінії Колін – Кізанов – Брно та **110 км** кільцевої лінії навколо Праги.



Федеральне відомство транспорту підтвердило свої плани з будівництва тунелю Албула. Роботи планується розпочати у 2015 році. Вартість будівництва оцінюється у **€345 млн**.

## ЗАЛІЗНИЦЯ ТА ПОШТА ЛИТВИ ОБ'ЄДНУЮТЬ ЗУСИЛЛЯ

Товариства Lietuvos Gelezinkeliai (Литовська залізниця) та Lietuvos Paštas (Литовська пошта) спільними зусиллями прагнуть перенаправити через Литву частину вантажу, що транспортується між Європою й Китаєм.



За словами керівника Литовської залізниці С. Дайлідкі, планується, що посылки між Китаєм і Литвою в майбутньому будуть транспортуватися залізницею, а литовська поштова компанія в цій ланці логістики діятиме як центр роз-

поділу посилок. «Таким чином, буде ефективно використана як компетенція обох товариств, так й інфраструктура литовського транспорту в цілому», — підкреслив С. Дайлідкі. Наразі Литовська залізниця вже має у КНР власне пред-

ставництво, і після підписання договору про співпрацю цим представництвом, його ресурсами, базою даних для пошуку нових партнерів зможе користуватися й поштова компанія.

Більшість товарів із Китаю до Європи доставляють на судах, і Литовська залізниця прагне, щоб їх частина перевозилася залізницею. Товариство вже підписало чотири договори, що забезпечують безпечне та якісне транспортування товарів між Литвою та КНР.

## НЕ ТАК ШВИДКО

Компанія SŽDC, чеський оператор залізничної інфраструктури, відклала свої плани з підвищення максимальної швидкості зі 160 до 200 км/год до 2030 року.

Зокрема, у компанії заявили, що таке підвищення швидкості не покриє витрат на модернізацію систем сигналізації та усунення переїздів.

Раніше планувалося вже 2015 року організувати рух поїздів зі швидкістю 200 км/год на 39 км ділянки Блазейовіце – Незамісліце маршруту Брно – Перов.

## У ЛОНДОНІ ПРЕЗЕНТУВАЛИ НОВИЙ ТУНЕЛЬ

Канцлер Британського казначейства Дж. Осборн представив новий тунель під Темзою, що є частиною проекту Crossrail.

У 2018 році планується прийняти тунель в експлуатацію, що поліпшить зв'язок між південним сходом Лондона та іншими районами міста.

Міністр залізничного транспорту Великобританії Стівен Хеммонд зазначив: «Проект Crossrail покликаний покращити подорож для мільйонів пасажирів по всьому Лондону й допо-



могти відновленню сполучення за маршрутом. Станція Вулвіч, будівництво якої планується в рамках проекту, уже надає цю

можливість і змінює південний схід Лондона шляхом залучення інвестицій, що входить до наших планів довгострокового економічного зростання».



Російські залізниці (ОАО «РЖД») підписали контракт на будівництво 6609-метрового одноколіїного нового Байкальського тунелю на суму **€29,3 млрд**.



Транспортна компанія Шотландії обрала фірму Serco для організації нічних рейсів Шотландія – Англія на умовах франчайзингу. Вартість франшизи склала **£800 млн**.



Швейцарська фірма Stadler уклала контракт на поставку **70 пасажирських вагонів** для ЗАТ «Азербайджанські залізниці».



З компанією Coaltvi був підписаний контракт на суму **€8,5 млн** на будівництво в Леоні двох пристроїв для автоматичного регулювання відстані між колісними парами вагонів для переходу з іберійської колії (1667 мм) на європейську (1435 мм) для поїздів, що прибувають з міста Валладолід.



Шведську фірму Huddig обрано для постачання чотирьох бімодальних екскаваторів для будівництва залізниць I класу в США.



Шведський оператор інфраструктури Trafikverket підписав контракт на обслуговування залізничної мережі Південного Стокгольму з компанією Strukton Rail. Сума контракту склала **€40,3 млн**.



ЄІБ надав ще **€200 млн** кредиту для проекту Мармарай.



Контракт на проходку 38-кілометрового тунелю BBT (Brenner Base Tunnel) між австрійськими містами Тульфес і Пфонс виграли компанія STRABAG та її італійський підрядник Salini Impregilo. BBT є частиною майбутньої залізниці Берлін – Палермо. Сума контракту складає **€380 млн**.