

”
Орест Климпуш,
голова Федерації
роботодавців транс-
порту України:
«Реформування

Укрзалізниці не зводиться тільки до зміни форми власності. Головне завдання — це вибудувати ефективну структуру, залучити інвестиції та модернізувати галузь. Це стане можливим через створення державного акціонерного товариства з розмежуванням господарських і фінансових функцій. Не буду нагадувати про зношений більш ніж на 90% рухомий склад і про зношену більш ніж на 70% залізничну інфраструктуру, про відсутність у держави необхідних коштів для масштабного реформування. Зрозуміло, що в нинішніх умовах єдиний вихід — це створити умови для залучення приватного капіталу, і це шлях, по якому крокує весь світ. Нарешті після багатьох років затягування здійснені перші конкретні кроки, які можна вважати реальним початком реформи. Головне, ще раз підкреслю, рухатися далі й не звести всі зміни виключно до їх імітації чи зміни вивіски».



РІСТ ЦІН НА ЗЕРНО ЗНАЧНО ВИПЕРЕДЖАЄ ІНДЕКСАЦІЮ ТАРИФІВ НА ЙОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Через запропоноване цьогорічне підвищення тарифів на вантажні перевезення індекс цін виробництва зросте не більш ніж на 0,04 відсоткового пункту.

Про це повідомив начальник головного комерційного управління Укрзалізниці Ю. Меркулов: «Запропоноване підвищення тарифів на вантажні перевезення на 12,5% враховано у макроекономічних показниках розвитку економіки України і відповідає цінній політиці на 2014 рік. Однак через те, що індексація тарифів проводиться несвоєчасно, середньорічне зростання тарифів на вантажні залізничні перевезення складе не 7,3%, як це закладено у розрахунках макропоказників, а 5,2%, що вплине на зростання індексу цін виробництва лише на 0,04 відсоткового пункту».

За його словами, індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом необхідна для поліпшення фінансово-економічного стану галузі та виконання інвестиційних програм, а також функціонування залізничного транспорту в рівних економічних умовах з іншими суб'єктами господарювання.

Ю. Меркулов наголосив на необхідності усунення існуючої диспропорції в діючих вантажних тарифах на перевезення зерна залізничним транспортом. «Ліквідація цієї диспропорції відповідатиме вимогам Світової організації торгівлі та Генеральної угоди про торгівлю послугами 1994 року. Ураховуючи вирівнювання тарифів на перевезення зернових вантажів, індекс росту тарифів у 2014, порівняно з 2008 роком, складе 46,9%, а ціна на пшеницю II класу за зазначений період зросла на 104,9%. Транспортна складова у 2008 році для зазначеного вантажу становила 6%, а після запропонованого вирівнювання тарифів буде складати лише 4,4%», — розповів начальник Головного комерційного управління Укрзалізниці.

Крім того, ним було зазначено, що ціна 1 кг пшениці та ячменю від запропонованої зміни рівня тарифів збільшиться лише на 4,6 та 2,9 коп. відповідно. У 2013 році у внутрішньому сполученні залізничним транспортом було перевезено 0,763 млн т зернових вантажів, серед яких 0,403 млн т пшениці, жита та ячменю.

«Понад 96,5% зернових вантажів перевозяться на експорт, і вартість експортного зерна вантажовласники формують за світовими цінами, а контракти укладаються в іноземній валюті. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом є державнорегульовані і встановлені у національній валюті. Тому навіть з урахуванням індексації тарифів їх вплив на ціну продукції порівняно з 2008 роком залишиться незмінним. Так, тариф на перевезення 1 т зерна на експорт зменшився з \$15,3 до 11,8, або на 22,9%, а транспортна складова залишиться незмінною і складе 5,1%», — додав Ю. Меркулов.

Індекс росту вантажних тарифів значно відстає від росту ціни на зернову продукцію, а залізничний транспорт знаходиться в нерівних економічних умовах порівняно з іншими суб'єктами господарювання.

”
Тетяна Трипольська,
начальник відділу
формування єдиної
науково-технічної
політики Управління
технічного розвитку Укрзалізниці:
«Європейські норми доволі жорсткі, проте це не означає, що продукція, виготовлена за вітчизняними нормами, сьогодні їм не відповідає. За деякими параметрами норми наших стандартів навіть жорсткіші, ніж норми європейських. За іншими параметрами, що стосуються переважно систем комфорту, екологічних вимог і безпеки, є відставання. До того ж необхідно враховувати, що в Україні мають залишитися стандарти, зумовлені використанням колії шириною 1520 мм та профілем кола кочення згідно з нормами, що діяли за радянських часів. Із 1 серпня 2014 року має набутти чинності низка технічних регламентів Митного союзу, тож, аби працювати на його території, новий рухомий склад має їм також відповідати».





НА КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ ОДЕСЬКОГО ПОРТУ ПРИБУВ ТРЕТІЙ ПРИЧАЛЬНИЙ ПЕРЕВАНТАЖУВАЧ

30 червня 2014 року біля 43-го причалу Одеського порту пришвартувалося китайське спеціалізоване судно ZHEN HUA 25 (країна прапору — Гонконг), яке доставило з острова Мальта контейнерний перевантажувач ZPMC для оператора причалу — компанії «Бруклін-Київ порт».

За словами директора компанії В. Пустоварова, новий кран має ті ж характеристики, що й два наявних на терміналі. А саме: висота — 50 м, виліт морської консолі — 50 м, вантажопідйомність — 50 т, рік спорудження — 2007-й.

«Враховуючи той факт, що для забезпечення оптимальної обробки 300-метрових суден нам необхідний третій перевантажувач, інвестори прийняли рішення про його придбання. Крім цього, наявність двох перевантажувачів створює певний ризик, якщо з якоїсь причини один з них виходить з експлуатації. Це, звісно, різко знижує інтенсивність обробки флоту. Поява на причалі третього перевантажувача допоможе уникнути подібної ситуації. Техніка куплена за власні кошти компанії «Бруклін-Київ порт», а також за залучені кредити», — зазначив В. Пустоваров.

КУРС — НА ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ

Підприємства залізничного транспорту готуються до скорочення споживання газу та переходу на альтернативні види палива наступного опалювального сезону.

На засіданні Колегії Міністерства інфраструктури перший заступник міністра О. Малін поставив перед керівниками галузі завдання підготувати технічні рішення щодо скорочення споживання газу та використання альтернативних джерел теплоенергії опалювального сезону 2014–2015 рр. та загалом до 2020 року.

«Газозаміщення наразі є складовою національної безпеки країни. Сфера транспорту споживає майже 200 млн м³ газу. Це не так багато в загальному обсязі, проте нас ніхто не позбавляє зобов'язань оптимізувати не лише наші затрати у вигляді природного газу й енергії. Наша оптимізація повинна здійснюватися на трьох етапах: генерації, транспортуванні та збереженні теплової енергії», — зазначив О. Малін.

Відтак Мінінфраструктури разом із підвідомчими підприємствами проаналізувало роботу газових котельень та за участі експертів підготувало план заходів щодо скорочення обсягів споживання природного газу, газозаміщення та розробки галузевих програм із підвищення енергоефективності та зменшення споживання енергоресурсів на 2015–2020 рр. Серед рекомендованих рішень — модернізація обладнання газових котельень, перехід на тверде біопаливо, електроопалення з використанням «нічного» тарифу, утеплення огорожувальних конструкцій тощо. Наступного опалювального сезону очікується скорочення обсягів споживання газу підприємствами, підпорядкованими Мінінфра-

структури, приблизно на 14 млн м³.

Тим підприємствам, де неможливо скоротити споживання газу, доручено вжити заходів щодо підвищення ефективності використання теплової енергії.

«Ми не скрізь можемо відмовитися від газу. Наприклад, є вузлові станції, які живлять теплом 50–70-тисячні міста. Але там ми можемо оптимізувати його використання: а) шляхом збільшення коефіцієнта корисної дії котельного обладнання; б) заходами зі зниження втрат у теплових мережах, — а далі вже працюватимемо з міськими радами щодо ефективності використання цієї теплової енергії в конкретних будівлях і спорудах, тобто максимального утеплення будинків», — підкреслив О. Малін.

У тих же структурних підрозділах, де можна обійтися без газового опалення, Мінінфраструктури рекомендує залучити компанії, в яких є досвід підготовки проектних рішень щодо переходу на альтернативні види палива. При цьому фінансування таких робіт може здійснюватися не лише за бюджетні кошти, а й із залученням приватних інвестицій, зокрема через укладення енергосервісних

контрактів як форми державно-приватного партнерства. Механізм такої співпраці — усі організаційні витрати з підвищення енергоефективності бере на себе приватний інвестор, винагорода якого за надані послуги сплачується із суми досягнутої економії на споживанні енергоресурсів. Крім того, частина із цієї суми залишається в бюджетного підприємства та може спрямовуватися на інші заходи з енергозбереження. «Це нормальна практика. В Україні понад 500 таких проектів уже реалізовано за останні 5 років», — зазначив перший заступник міністра.

Водночас він нагадав, що Кабмін прийняв рішення про стимулювання заходів щодо заміщення природного газу у сфері теплопостачання. Тобто із держбюджету буде компенсовано різницю в 10% від діючого тарифу на виробництво теплової енергії з використанням природного газу.

О. Малін підкреслив, що керівники підприємств не стимулюють особисту відповідальність за проведення роботи із газозаміщення. Мінінфраструктури моніторитиме реальні показники зниження споживання теплової енергії та прийматиме відповідні рішення.



РЕФОРМУВАННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ГАЛУЗІ

Із 1 січня 2015 року встановлювати тарифи на вантажні, пасажирські та приміські перевезення буде Міністерство інфраструктури України.

«Розроблений цілий порядок організації роботи щодо встановлення тарифів на вантажні, пасажирські та приміські перевезення. Контролювати організацію цієї роботи буде тарифна комісія Міністерства інфраструктури, яка буде створена

згідно з порядком реформування залізничної галузі та організації ПАТ «Укрзалізниця», — про це повідомив заступник генерального директора Укрзалізниці В. Жураківський.

У ході реформування буде вибудована система тарифо-

утворення, яка дозволить залізниці здійснювати модернізацію рухомого складу та інфраструктури.

Наразі ж для часткової стабілізації фінансового стану галузі, у тому числі для підтримання в робочому стані рухомого складу й забезпечення безпеки руху, що потребує значних витрат, проводиться індексація тарифів на перевезення вантажів. Зокрема, набрав чинності

наказ Міністерства інфраструктури України № 306 від 11.06.2014 р. «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги», відповідно до якого залізничні вантажні тарифи (на перевезення у внутрішньому сполученні, експортних, імпорتنих) проіндексовано на 12,5%.

НОВІ ПЕРСПЕКТИВИ «ЄВРОКОЛІЇ»

На Львівській залізниці відбулося засідання українсько-польської робочої групи з питань транспорту за участі експертів України, Польщі та Румунії. Основним питанням був розгляд можливості прокладання по території України колії шириною 1435 мм, яка б могла з'єднати Польщу та Румунію.

Начальник Управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці І. Матвіїв доповів, що до 1939 року, таке залізничне сполучення між Перемишлем (Польща), Львовом, Івано-Франківськом, Чернівцями, Вадул-Сіретом і Фокшанами (Румунія) уже було. Довжина колії становила 476 км. Зазначене сполучення довело економічну вигоду й доцільність. У радянські часи на цьому напрямку проклали широку колію.

Наразі експерти розглядають два варіанти будівництва: прокладання нового залізничного полотна й, відповідно, нової «європейської» або суміщеної колії.

Один із варіантів початку реалізації цього проекту — створення акціонерного товариства, до якого можуть залучити як засновників, інвесторів, так й органи регіонального управління, що мають допомогти розробити технічні умови та розв'язати питання щодо відведення землі.

Щодо перспектив розвитку проекту «Євроколія Варшава – Львів» висловився й начальник Львівської залізниці Б. Піх, який був у складі української делегації. Він сказав, що найкоротше та найзручніше залізничне сполучення між столицею Польщі та культурним центром Західної України пролягає через прикордонний перехід Гребенне – Рава-Руська й далі — до станції Брюховичі, що неподалік Львова (339 км). На українській ділянці можливо прокласти нову суміщену колію загальною протяжністю 67 км, модернізувати інфраструктуру колії, електропостачання, сигналізації та зв'язку, облаштувати вокзальний комплекс станції Рава-Руська, зупинку на станції Брюховичі. Орієнтовна вартість основних робіт становитиме понад 460 млн грн. Залізничники намагаються зацікавити інвесторів, щоб вони приступили до реалізації цього проекту.

КИТАЙ ВІДСТРОЧИТЬ УКРАЇНІ ПЛАТЕЖІ ПО КРЕДИТУ НА БУДІВНИЦТВО «ПОВІТРЯНОГО ЕКСПРЕСА»

Експортно-імпорتنний банк Китаю надасть Україні дворічну відстрочку платежів по першому траншу в розмірі \$52 млн кредиту, наданого на будівництво «Повітряного експреса» — швидкісної залізниці з Києва до аеропорту «Бориспіль».

Про це домовилися під час двосторонніх переговорів із китайською делегацією в Києві.

«Ми оцінюємо цей візит китайської сторони вкрай позитивно, адже є спільне розуміння подальшої реалізації проекту. Для «Повітряного експреса» — це відправна точка в умовах нових політичних реалій. Китайська сторона прийняла рішення про продовження кредитних канікул на 2 роки з першого траншу на \$52 млн», — повідомив К. Бондар, заступник голови Держінвестпроекту.

За словами керівника національного проекту «Повітряний експрес» А. Галуцака, рішення про відстрочення початку виплати першого траншу кредиту вже прийнято, і зараз триває процес юридичного оформлення документів.

Представники китайської сторони залишилися задово-

леними ходом реалізації національного проекту та роботою з Держінвестпроектом.

Водночас представники КНР висловили стурбованість можливістю втрати національного статусу проекту або передачі його іншим органам виконавчої влади. За їх словами, подібні дії призведуть до затримки реалізації проекту й необхідності проводити додаткові консультації на рівні керівництва Китаю із заміни виконавця проекту.

У прес-службі зазначили, що сторони підтвердили відсутність будь-яких політичних ризиків для реалізації проекту. Крім того, за словами української сторони, проект має підтримку на рівні вищого політичного керівництва обох держав.

У рамках переговорів також було розглянуто механізм фінансування підрядних робіт в Україні за рахунок китайських засобів.

НОВИЙ МАРШРУТ НА НАПРЯМІ КИТАЙ – ЄВРОПА

Міжнародний оператор експрес-перевезень, компанія UPS, оголосила про відкриття нової послуги — здійснення контейнерних перевезень між Китаєм та Європою.

UPS пропонує залізничні перевезення на двох маршрутах: Ченду – Лодзь та Чженчжоу – Гамбург. Компанія підтвердила, що вона буде купу-

вати місця в існуючих контейнерних поїздах, але назвати операторів відмовилася. На початковому етапі UPS розраховує запропонувати

тижневий сервіс на кожному маршруті.

Згідно із заявою UPS, залізничні перевезення будуть до 50% швидшими, ніж морські, і до 70% дешевшими, ніж повітряним транспортом.

«Наші клієнти прагнуть знайти в UPS способи досягнення своїх бізнес-цілей, пов'язаних із виходом на нові

ринки і зниженням витрат», — зазначив віце-президент UPS з інтермодальних перевезень К. Ендрю. — Ми раді додати опцію залізничних перевезень для наших клієнтів на одному з найбільших у світі вантажних маршрутів. Це дає клієнтам доступ до більш широких можливостей задоволення потреб свого бізнесу».



КОНТЕЙНЕРИ ДЛЯ ФРАНЦУЗЬКОЇ ПОШТИ

Французька La Poste анонсувала трирічну інвестиційну програму на загальну суму €100 млн, яка передбачає перехід до перевезення посилок та інших поштових відправлень у контейнерах.

Наразі оператор використовує поїзди TGV Poste, що вже не відповідають вимогам клієнтів. Також у рамках інвестпрограми передбачено будівництво нового поштового терміналу біля міста Боней-сюр-Марн, що знаходиться на південному сході від Парижа.

Компанія очікує, що до 2017 року обсяг поштових

вантажів, які перевозяться по залізниці, зросте на 30%, і La Poste прагне стати головним оператором інтермодальних перевезень у Франції.

Інвестпрограма отримала також схвальні відгуки екологів, оскільки її введення за приблизними оцінками приведе до зменшення викидів CO₂ на 1800 т щорічно.



У ТАЙВАНІ ВІДКРИТО НОВУ ЕЛЕКТРИФІКОВАНУ МАГІСТРАЛЬ

Наприкінці червня 2014 року було відправлено в рейс перший електропоїзд за маршрутом Хуалянь – Тайдун.

Виступаючи на церемонії відкриття, президент Тайваню Ма Їнцзю зазначив, що термін будівництва магістралі був скорочений із семи до п'яти років, незважаючи на важкі геологічні та кліматичні умови.

Роботи з електрифікації 162 км лінії були розпочаті у 2009 році. Вартість проекту склала NT\$25,4 млрд. Проведена електрифікація ділян-

ки забезпечила підвищення максимальної швидкості зі 110 до 130 км/год, і час руху між містами Хуалянь та Тайдун було зменшено до 3 год. 30 хв.

Також міністр транспорту і комунікацій Тайваню Є Куан-ші підтвердив, що електрифікація Південної Лінії між містами Тайдун та Каюсюнг буде розпочата до кінця 2014 року.

У ЄВРОПІ ОФІЦІЙНО СТВОРЕНО АЛЬЯНС ОПЕРАТОРІВ SMART-КВИТКІВ

П'ять європейських операторів «розумних» систем продажу квитків наприкінці червня 2014 року в Брюсселі підписали об'єднанчі документи.

Міжнародне некомерційне об'єднання є результатом меморандуму про взаємо-

розуміння, який був підписаний два роки тому. Альянс відкриває шлях до створення

єдиної специфікації систем на базі технології NFC по всій Європі.

«Індустрія смарт-карт дуже фрагментована та потребує єдиної позиції всіх сторін по всій Європі», — зауважив перший голова альянсу Дж. Веріті. — Нам необхідна захищеність; нам потрібна більша

швидкість; при цьому ми хочемо мати узгодженість у відповідь від постачальників».

Довідка. До новоствореного альянсу увійшли британський ITSO, німецький VdV, французький AFIMB та Calypso Network Association, а також міжнародний оператор UITP.



У ШВЕЙЦАРІЇ ВИПРОБОВУЮТЬ ШПАЛИ ІЗ СИНТЕТИЧНОЇ ДЕРЕВИНИ

Швейцарська залізниця облаштувала три дослідні ділянки колії на шпалах із синтетичної деревини виробництва японської фірми Sekisui.

Армовані волокном пінополіуретанові шпали надійшли до колійних майстерень SBB у місті Хегендорф, де були зібрані в рейкову пліть. Перша прокладка рейкової пліті відбулася на станції

Фрутген, що в кантоні Берн.

Синтетична деревина із часом не змінює своїх розмірів; вона не піддається дії погодних чинників і за механічними характеристиками подібна до звичайної деревини.

БРИТАНЦІ ЗМОЖУТЬ ЗАБИРАТИ ПОКУПКИ З AMAZON НА ВОКЗАЛАХ

Інтернет-магазин Amazon та британський оператор інфраструктури Network Rail розширили послугу «натисни і збережи».

За даними інтернет-магазину, наразі ця послуга є досить затребуваною серед британців. Її суть полягає в тому, що замовлена продукція за бажанням клієнта може зберігатися «до запиту». Досі клієнти мали змогу забирати свої покупки лише в певних мережах роздрібної торгівлі. Як зазна-

чають експерти, введення національною залізницею такої послуги вказує на те, що вона оперативніше орієнтується на бажання пасажирів.

Окремо також варто підкреслити, що цей проект, за оцінками Amazon, має створити близько 3000 робочих місць.



НА ОСТРОВІ СУМАТРА ПРОКЛАДENO ДРУГУ КОЛІЮ

Міністр державних підприємств Індонезії Даклана Іскан узяв участь в урочистостях, що відбулися на острові Суматра, з нагоди завершення прокладання другої колії 22-кілометрової ділянки між містами Ніру та Прабумулі лінії Палембанг – Бандар Лампунг.

Крім того, по маршруту було відкрито 11 станцій: п'ять у провінції Лампунг, а решта — у Південній Суматрі.

Президент індонезійської залізничної компанії Ігнасус Джонан заявив, що для збільшення пропускної здатності для пасажирських перевезень і перевезень вугілля роботу з будівництва другої колії на маршруті буде продовжено далі.

DEUTSCHE BAHN ЗАВЕРШИЛА ОВНОВЛЕННЯ СОРТУВАЛЬНОЇ СТАНЦІЇ

Церемонія з нагоди завершення п'ятирічного проекту з модернізації сортувальної станції Машен відбулася 7 липня 2014 року.

У заході взяли участь федеральний парламентський держсекретар Міністерства транспорту Німеччини Е. Ферлеман, генеральний директор Deutsche Bahn AG Р. Грубе та мер міста Гамбурга О. Шольц.

Станція Машен знаходиться в передмісті Гамбурга і є найбільшою в Європі. Вартість її модернізації склала €230 млн. Проект передбачав відновлення більш ніж 120 км колії, 200 000 м³ баласту та 98 вагонних уповільнювачів.

Станцію Машен відкрили у 1977 році. Вона охоплює містцевість 7 км довжиною і 700 м шириною. Близько 150 поїздів німецького вантажного оператора DB Schenker Rail прибувають і відправляються зі станції щотижня. У 2013 році через станцію пройшло понад 638 тис. вагонів.

БРИТАНІЯ ОЧІКУЄ НА HS3

Канцлер казначейства Великобританії пан Дж. Осборн закликав до будівництва високошвидкісної лінії між Манчестером та Лідсом.



Лінія є частиною плану зі створення нової агломерації, що отримала назву «Північна електростанція» (Northern Powerhouse), яка простягнеться від Ліверпуля до Шеффілда та Халла.

Виступаючи в Манчестері, Дж. Осборн зазначив, що ці міста мають загальну чисельність населення 10 млн і зв'язані разом кращим і швидшим транспортом, вони утворюють агломерацію, яка здатна конкурувати з Лондоном та іншими великими містами світу.

Одним із ключових елементів є створення високошвидкісної лінії HS3 між Манчестером та Лідсом. Максимальна швидкість на лінії планується 225 км/год, що забезпечить доставку пасажирів між Ліверпулем та Лідсом за 30 хв. Наразі вона становить 50 хв.

Водночас Дж. Осборн також пообіцяв, що претендентам на освоєння нової Північної франшизи буде запропоновано включати варіанти заміни застарілих рейкових автобусів Расег на сучасні дизель-поїзди.



РОЗШИРЕННЯ ВАНТАЖНОГО ТЕРМІНАЛУ У ДЕВЕНТРИ

Уряд Великобританії дав зелене світло розширенню залізничного вантажного терміналу Dirft на 0,75 км².

Третя черга терміналу Dirft III матиме пропускну здатність до 32 вантажних поїздів на день і зможе обробляти 500 тис. контейнерів за рік.

Зведення першої будівлі очікується до 2016 року. Після завершення будівництва буде створено близько 9000 нових робочих місць. Проект оцінюється в £1 млрд.

Е. Гріффітс, керуючий директор ProLogis Великобританії, зазначив: «Перевезен-

ня відіграють важливу роль в економіці Великобританії; вони лежать в основі успіху багатьох інших секторів: від роздрібною торгівлі та електронної комерції у виробництві. Залізничні вантажні перевезення порівняно з автомобільними водночас є більш ефективними як із погляду витрат коштів, так і пального, тому Dirft надає кошти, необхідні для обслуговування та підтримки зростання всієї економіки».

РЕФОРМА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ФРАНЦІЇ — НА КРОК БЛИЖЧЕ

Національна асамблея та сенат Франції схвалили законопроект щодо реструктуризації національної залізниці.

Законопроект, запропонований держсекретарем транспорту, паном Ф. Кювільє, передбачає формування залізничного холдингу з двома дочірніми компаніями — національними операторами поїздів SNCF Mobility та інфраструктури SNCF Network.

Уряд очікує, що нова структура дозволить заоща-

дити €1,5 млрд на рік за рахунок підвищення продуктивності. Законопроект включає заходи щодо поліпшення умов праці та доповнення колективної угоди, покликані пом'якшити побоювання працівників.

Планується, що реформа буде введена в дію з 1 січня 2015 року.

ТУРКМЕНИСТАН ПІДВИЩИТЬ ПРОВІЗНУ ЗДАТНІСТЬ ЛІНІЙ

Китайську Huawei було обрано керівною компанією проекту з розвитку комунікацій на базі технології GSM-R на лініях Бужун – Серхетяка та Берекет – Чильмаммет залізниць Туркменістану.

Huawei має досвід упровадження технології GSM-R у Туркменістані (лінії Туркменбаші – Ашгабад та Чильмаммет – Бужун).

Протяжність залізничної мережі Туркменістану — 3600 км, провізна здатність обмежена застарілим комуні-

каційним обладнанням. Рішення Huawei GSM-R представлені розподільними базовими станціями DBS3800 та пристроями дистанційного радіомодуля. Після завершення проекту максимальна швидкість залізничних ліній збільшиться із 60 до 120 км/год.

ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Progress Rail Services підписала остаточну угоду про придбання **колійного підрозділу** в австралійській Pacific Rail Engineering.



Концесіонер залізниці Кенія – Уганда, компанія Rift Valley Railways, планує до кінця року здійснити капіталовкладення у модернізацію інфраструктури лінії на суму понад **\$100 млн**.



Китайська «CSR Чжучжоуські електровози» поставить **35 електровозів** для нової лінії Аддіс-Абеба – Джибуті.



Польський оператор залізничної інфраструктури PKP PLK S. A. підписав контракт на поставку системи ERTMS 2-го рівня виробництва Bombardier. Сума контракту склала PLN **54 млн**.



Спільне підприємство Colas Rail / Morgan Sindall було обрано британською Network Rail для реконструкції дебаркадеру станції Паддінгтон. Сума контракту — **£20 млн**.



Консорціум китайських компаній CMC та SU Power разом із дочірніми підприємствами іранської промислової групи MAPNA отримав контракт на улаштування та подальше технічне обслуговування систем електропостачання **926-кілометрової лінії** Тегеран – Мешед.



Національна македонська залізниця «Македонски железници транспорт ад – Скопје» підписала контракт із китайською компанією «CSR Чжучжоуські електровози» на поставку **2 електро- та 4 дизельних поїздів**.



НИДЕРЛАНДИ: РОЗКЛАД БЕЗ ЗАТРИМОК

Голландський оператор інфраструктури, компанія ProRail, почала використовувати програмне забезпечення Open TimeTable (OTT).

Його використання забезпечить інтерактивний доступ до оперативних даних про рух поїздів і може допомогти визначити слабкі місця в розкладі, які є основною

причиною затримок потягів на голландських залізницях. OTT було розроблено швейцарською SBB і використовується департаментом руху як корпоратив-

не програмне забезпечення. Згодом воно було адаптовано для потреб таких компаній, як DB Netz (Німеччина), ÖBB Infrastruktur (Австрія), а також для Ізраїльської залізниці.

ПІДПИСАНО КОНТРАКТ НА ПРОЕКТУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦІ МІЖ УГАНДОЮ ТА РУАНДОЮ

Уряди Уганди та Руанди підписали контракт із німецьким експертом щодо інфраструктури Гауффом Інженейером на суму \$8,6 млн.

Проект передбачає будівництво 1400 км лінії, що пройде від Малаби до кордону між Кенією та Угандою через столиці Руанди й Уганди. Також, за повідомленням уряду Уганди, до кінця липня 2014 року будуть підписані контракти з шістьма

китайськими компаніями для виконання робіт із будівництва інфраструктури для угандійської частини проекту.

ЛІНІЯ ШТЕЛЛЕ – ЛЮНЕБУРГ — ТРИКОЛІЙНА

Компанія Deutsche Bahn завершила будівництво третьої колії на 27 км лінії Штелле – Люнебург.

Вартість проекту — €350 млн. Його реалізація зайняла п'ять років. У межах проекту було здійснено реконструкцію чотирьох станцій, установлення 35 км нового треку, розширення 15 мостів і 17 водопропускних труб та установлення 52 км нової контактної підвіски, у тому числі 720 опор. Були встановлені дві нові системи електронного блокування та модернізована система в Люнебурзі. DB також установила 17 км шумопоглинаючих екранів уздовж лінії. Будівництво третьої колії має збільшити обсяги вантажних перевезень із порту Гамбурга, велика частина її проходить через сортувальну станцію Машен.



Підписано контракт на будівництво електрифікованої приміської лінії з Бостону до міст Фолл-Рівер і Нью-Бедфорд. Сума контракту — **\$2,3 млрд.**



Компанія Alstom (Франція) продасть свій енергетичний підрозділ компанії General Electric за **€1,7 млрд.**



Уряд Індії надав державній компанії High Speed Rail Corporation **₹1 млрд** для будівництва високошвидкісних залізниць.



Катарсько-французький консорціум компаній Qatari Diar Vinci Construction та Alstom виграв контракт на реалізацію проекту Lusail light rail. Французька сторона отримає **€750 млн.**



Латвійський національний оператор пасажирських перевезень Pasažieru Vīlciens (дочірня компанія Latvijas dzelzceļš) візьме в лізинг 45 електропоїздів Stadler FLIRT швейцарського виробництва на 15 років. Сума контракту — **€153,6 млн.**



Для підтримки урядових планів переходу електростанцій із мазуту на вугілля, Пакистанська залізниця шукає фінансового консультанта для допомоги у розробці пропозиції з придбання 32 локомотивів і 1932 вагонів-хоперів на загальну суму **\$350 млн** для забезпечення перевезення вугілля між містами Карачі і Кадірабад.



Уряд Голландії виділив додатково **€1,1 млрд** для реалізації інфраструктурних проектів на залізниці.