

”  
**Максим Бурбак,**  
міністр  
інфраструктури  
України: «За завданням  
Уряду активно ведуть-  
ся роботи з відновлення інфраструктурних  
об’єктів міст на сході країни після звільнення  
їх українською армією. Першочерговим зав-  
данням є відновлення залізничного сполу-  
чення, щоб ми могли доставляти вугілля на  
наші ТЕЦ. Наразі Укрзалізниця проводить  
відновлювальні роботи за свої кошти».



”

”  
**Орест Климпуш,**  
голова ФРТУ:  
«Створення прямого  
залізничного сполу-  
чення з Румунією  
через прикордонний залізничний перехід  
Берлибаш – Валя-Вішеулуй було б важ-  
ливим кроком у налагодженні контактів  
з Європою як у глобальному значенні,  
так і в локальному – для комунікацій  
з українською громадою в Румунії та  
румунською громадою в Україні. За таких  
умов Рахів може стати «залізничними воро-  
тами» між Галичиною та Трансільванією».



”

”  
**Олег Тітов,**  
начальник Право-  
вого департаменту  
Укрзалізниці:  
«Усі цілі та завдання  
Програми (ред. – реформування) пов-  
ною мірою відображають рекомендації,  
викладені в Директивах Європейського  
Парламенту й Ради про розвиток залізниць  
Співтовариства: здійснення державами-  
членами заходів, необхідних для надання  
залізничним підприємствам незалежного  
статусу щодо управління, адміністрування та  
внутрішнього контролю за адміністративними,  
економічними й бухгалтерськими питаннями,  
відповідно до якого вони матимуть, зокрема,  
активи, кошториси й рахунки, відокремлені  
від активів, кошторисів і рахунків держави».



”

**ПРИЗНАЧЕННЯ**  
Розпорядженням  
Кабінету Міністрів  
України від 20.08.2014  
року № 748-р Рейтер  
Оксану Костянтинівну  
призначено заступником міністра  
інфраструктури з питань євроінтеграції.



## УКРАЇНА – АВСТРІЯ: НОВИЙ ВИТОК ВІДНОСИН

*Делегація з представників Державної адміністрації залізничного транспорту України взяла участь у загальних зборах учасників товариства з планування будівництва широкої колії Кошице – Братислава – Відень, що відбулися 14 серпня 2014 року в м. Відні (Австрія). Візит відбувся на запрошення австрійської сторони та за дорученням Фонду держмайна України.*

Подальша участь України в реалізації проекту з будівництва колії шириною 1520 мм до Європи є вкрай важливою для майбутнього розвитку транзитного потенціалу залізниць України. Зокрема, втілення проекту до 2050 року дозволить залучити 16 млн т вантажів щорічно.

Нагадаємо, що розпорядженням КМУ від 16.12.2009 р. № 1681-р «Питання забезпечення участі України у реалізації проекту будівництва залізничної колії та інфраструктури прямого залізничного сполучення за напрямком Чоп (Павлово) – Кошице – Братислава – Відень» у грудні 2013 року Фонд державного майна України придбав частку статутного капіталу (25%) товариства Breitspur-Planungsgesetzstatd GmbH.

Під час візиту були досягнуті домовленості, що Укрзалізниця направить своїх фахівців в Австрію для вивчення досвіду з ремонту рухомого складу в умовах депо, підготовки до рейсів пасажирських вагонів, організації диспетчерського контролю на основі сучасних технологій GSM-R (Global System for Mobile communications – Railway). Отриманий досвід планується широко застосувати на залізницях України.

*Довідка.* На початку 2007 року залізничні компанії України, Словаччини, Австрії та Росії виступили з ініціативою організувати пряме залізничне сполучення з використанням залізничної колії шириною 1520 мм за маршрутом Чоп – Кошице – Братислава – Відень. Мета проекту — розвиток транспортних та економічних зв’язків між Центральною Європою та країнами Азії.

Довжина магістралі становитиме 430 км. Зараз широка колія закінчується на кордоні України на станції Чоп, де вагони переставляють на європейську вузькоколійку. Реалізація проекту широкої колії до м. Відня приведе до створення сухопутного моста між Європою та Азією загальною протяжністю майже 11 тис. км, що забезпечить стабільну доставку вантажів між континентами за 15 діб та менше, тоді як доставка вантажів морем займає приблизно 35 діб.



Порівняно з попередніми програмами страхування залізничники отримали суттєві переваги. Так, розширено умови програм страхування, збільшені ліміти відповідальності на лікування та обстеження застрахованих. Збільшено страхове відшкодування на харчування за-

страхованих, які лікуються в медичних установах ДАЗТ України «Укрзалізниця». Розширено перелік послуг щодо діагностичного обстеження застрахованих, переглянутий і розширений перелік медикаментів.

Частина прибутку, отриманого від цієї страхової діяль-

## НОВІ ПРОГРАМИ ДОБРОВОЛЬНОГО МЕДИЧНОГО СТРАХУВАННЯ ДЛЯ ПРАЦІВНИКІВ ТА ПЕНСІОНЕРІВ УКРЗАЛІЗНИЦІ

ПАТ СК «Інтер-Поліс» і медична служба ДАЗТ України «Укрзалізниця» розробили та затвердили програми добровільного медичного страхування для залізничників. За умовами співпраці ПАТ СК «Інтер-Поліс» зобов'язується частину прибутку, отриманого від цієї страхової діяльності, направляти на фінансування лікувальних установ Укрзалізниця.

ності, направлятиметься на фінансування лікувальних установ Укрзалізниця. Кошти будуть використані для придбання сучасного медичного обладнання та інших заходів, що поліпшать медичне забезпечення застрахованих залізничників.

### Довідка.

ПАТ СК «Інтер-Поліс» працює на українському ринку з 1993 року й з моменту заснування співпрацює з підприємствами Укрзалізниця. Контрольний пакет акцій компанії належить ДАЗТ України «Укрзалізниця».

## ДПЗКУ ОБЛАШТУЄ ПОНАД 100 ХЛІБОПРИЙМАЛЬНИХ ПУНКТІВ НА СТАНЦІЯХ УКРЗАЛІЗНИЦІ

Державна продовольчо-зернова корпорація (ДПЗКУ) планує облаштувати понад 100 хлібоприймальних пунктів, зернопереробних потужностей і контейнерних терміналів для завантаження зерна на станціях Укрзалізниця.

«Питання про використання окремих станцій і ділянок Укрзалізниця, на яких можна було б будувати елеватор і хлібоприймальні підприємства, ставилися ще у 2009 році. Тоді було відібрано близько 40 станцій. Згодом ці роботи були законсервовані. А сьогодні ми знову повернулися до цієї ідеї», — зазначив С. Лаукарт, заступник голови правління ДПЗКУ.

Нині Укрзалізниця вивчає, які саме зі станцій у регіонах мають потужну інфраструктуру та чий технічні характеристики найбільш відповідають вимогам проекту.

Нагадаємо, раніше, О. Малін, перший заступник міністра інфраструктури, зауважив, що навантаження в період активного експорту зернових призводять до повної непридат-

ності мережі автомобільних доріг, і виходом із цієї ситуації він вбачає використання інших видів транспорту, зокрема залізничного, що здатен перевезти весь обсяг зібраного врожаю.

### Довідка.

Державна продовольчо-зернова корпорація України — компанія, яка проводить весь цикл робіт із зерновими та продуктами їх переробки — від виробництва до експорту. До її складу входять 54 підприємства на правах відокремлених підрозділів-філій, їхня загальна робоча місткість складає 3,461 млн т, у тому числі сумарні потужності з перевалки на експорт Одеського та Миколаївського портів — 2,380 млн т зернових вантажів на рік.

## В ОДЕСЬКИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ УПЕРШЕ ЗАЙШОВ ВЕЛИКОТОННАЖНИЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ МІСТКІСТЮ 9400 TEU

До причалів адміністрації Одеського морського порту №№ 42, 43 (стивідорна компанія ТОВ «Бруклін Київ-Порт») був ошвартований контейнеровоз «СМА CGM DANUBE».

В Адміністрації морських портів України зазначають, що це перший захід судна контейнеровоза з такими параметрами. Його довжина — 300 м, ширина — 48,2 м.

У свій перший захід судна контейнеровоз «СМА CGM DANUBE» привіз 1027 контейнерів на вивантаження, та 1307 призначено до навантаження. Як зазначили в адміністрації Одеського морського порту, для прийому контейнеровоза такого класу представниками стивідорної компанії та підрозділами адміністрації порту організаціїних заходів.

### Довідка.

Контейнеровоз «СМА CGM DANUBE» (класу 9400 TEU)

є першим у серії з 28 суден місткістю 9400 TEU, що будуються для французької судноплавної лінії компанією DSIC на верфі Дальянь (Китай), які будуть передані замовнику до третього кварталу 2016 року.

Контейнеровоз «СМА CGM DANUBE» призначений для роботи в Чорному морі та був спроектований з урахуванням можливості проходити через протоку Босфор. Судно поставлено на лінію «Босфор Експрес» (BEX — «Bosphorus Express») за маршрутом: Дальянь — Тяньцзінь — Кван'ян — Пусан — Шанхай — Нінбо — Чіван — Янтьянь — Танджунг — Пеленас — Ізміт — Стамбул — Амбарлі — Констанца — Одеса — Іллічівськ — Порт-Саїд — Порт Келанг — Сінгапур — Дальянь.

## В УКРАЇНІ З'ЯВИЛАСЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНА СИСТЕМА БРОНЮВАННЯ КВИТКІВ

Компанія E-Travels представила перспективну систему бронювання квитків Gillbus, яка враховує проблеми планування складних маршрутів із декількома пересадками між різними видами транспорту.

Система бронювання квитків Gillbus дозволяє підбрати маршрут автоматично, ураховуючи пересадки, пошук авіаційних, автобусних та залізничних рейсів, а також остаточну вартість проїзду по всьому маршруту й наявність вільних місць.

«Компанія E-Travels (ред. — ТОВ «І-Тревелс») уже декілька років успішно реалізує квитки на літаки, поїзди та міжнародні автобуси в Україні за допомогою системи бро-

нювання GillBus, — розповідає О. Химиченко, генеральний директор сервісу з онлайн-бронювання квитків. — Нині в планах компанії — подальше просування на глобальні ринки».

Разом із тим свою послугу з продажу електронних залізничних квитків також модернізував ПриватБанк. Відтепер система генерує квиток із QR-кодом, який не потрібно обмінювати в касах на звичайний.

«Для посадки на поїзд досить показати провіднику роздрукований варіант електронного проїзного документа або збережену копію квитка на смартфоні, планшеті чи комп'ютері. Якщо з якоїсь причини роздрукований варіант квитка відсутній, ідентифікатором можуть виступити паспортні дані пасажирів. Квитки можна придбати через сайт банку, а також мережу його відділень», — повідомляє прес-служба ПриватБанку.



## ВЕРХОВНА РАДА ПІДТРИМАЛА ОТРИМАННЯ КРЕДИТУ НА БУДІВНИЦТВО БЕСКИДСЬКОГО ТУНЕЛЮ

Верховна Рада ратифікувала Гарантійну угоду з Європейським інвестиційним банком щодо будівництва Бескидського тунелю.

Гарантійну угоду (Проект «Бескидський залізничний тунель» (Будівництво Бескидського тунелю)) між Україною та Європейським інвестиційним банком було ратифіковано 2 вересня поточного року Верховною Радою України. Відповідний законопроект підтримало 255 депутатів.

«Ратифікація Гарантійної угоди є передумовою для початку реалізації Фінансової угоди (Проект «Бескидський залізничний тунель» (Будівництво Бескидського тунелю)) між Укрзалізницею та Європейським інвестиційним банком», — йдеться в офіційному повідомленні прес-служби Укрзалізниці.

Нагадаємо, 19 травня 2014 року в Міністерстві інфраструктури України відбулося підписання Гарантійної та Фінансової угод із Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) щодо надання позики в розмірі €55 млн для фінансування будівництва двоколісного залізничного Бескидського тунелю.

## СИСТЕМА ІСПС ВИВЧАЄ ТА ВРАХОВУЄ ДУМКИ КОРИСТУВАЧІВ

З метою визначення оптимально зручного (комфортного) способу розрахунку за користування інформаційною системою портового співтовариства (ІСПС) серед учасників портового співтовариства було проведено анкетування.

У ході анкетування нарівні з існуючим були запропоновані інші способи оплати за користування системою. Анкетування проходило в електронному форматі. Учасникам була запропонована електронна анкета з варіантами оплати за одиницю виміру послуги в ІСПС. В анкетуванні взяло участь 147 експедиторських організацій (ЕО), що становить 33,7% від загальної кількості, які підключилися до ІСПС. Учасниками було обрано 199 варіантів відповідей. При цьому, якщо представники ЕО голосували кілька разів, кожен обраний ними варіант відповіді було враховано один раз.

Оператор ІСПС повідомив, що результати опитування будуть ураховані при формуванні найбільш зручної системи оплати послуг із надання технічної підтримки та обслуговування в ІСПС.

Опитування показало такі результати:

Пропоновані варіанти оплати	Кількість голосів	У відсотковому відношенні
Контейнер або окреме відправлення	70	35,20%
Транзакція електронного документообігу	59	29,60%
Абонентська плата (щомісяця)	49	24,60%
Вага бруто товару за електронним документом	8	4,00%
Згоден з усіма запропонованими варіантами	13	6,60%

### Довідка.

ІСПС об'єднує адміністрацію та виробничі потужності порту, стивідорні компанії, контролюючі органи та служби, агентські та експедиторські компанії чи інші організації, які беруть участь у транспортуванні або обробці вантажів, що дозволяє здійснювати накопичення в електронному вигляді, обмін, перевірку, оформлення й передачу інформації або документів, достатніх для

контролю та оформлення при вантажних перевезеннях.

Наразі в Одеському морському порту функціонують три технологічні ланцюжки ІСПС: схема електронного документообігу при обробці імпортованих навантажених контейнерів із моря на автотранспорт, аналогічна схема електронного документообігу при обробці імпортованих навантажених контейнерів із моря на залізничний транспорт, а також модуль «вільна практика».



## На 65 році трагічно пішов із життя Володимир Ілліч Басов — почесний залізничник та член редакційної ради нашого журналу

*Володимир Ілліч був безмежно відданий своїй роботі та зробив вагомий внесок у розвиток залізничного транспорту. За сумлінну працю він нагороджений державними нагородами: орден «За заслуги» III і II ступеня, а також найвищою галузевою нагородою — знаком «Почесний залізничник» та іншими нагородами Укрзалізниці. Він був світлою, життєрадісною людиною, з чуйним серцем та доброю душею. Його любили й поважали всі, хто працював поруч.*

Володимир Ілліч народився 31 березня 1950 року в с. Сазонівка Пристенського району Курської області.

Після закінчення школи у 1965 році В. І. Басов вступив до Харківського технікуму залізничного транспорту, який закінчив у червні 1969 року та був направлений на роботу до Південної залізниці електромонтером Харківської дільниці електропостачання. У 1985 році Володимир Ілліч закінчив Харківський інститут інженерів залізничного транспорту за спеціальністю «Інженер шляхів сполучення – електрик».

Усе життя В. І. Басова було нерозривно пов'язане із залізничним транспортом. Він послідовно пройшов сходами службового та професійного зростання: електромеханік, старший електромеханік, начальник виробничої дільниці зв'язку Харківської дистанції сигналізації та зв'язку; начальник дорожнього бюро по розподілу місць у пасажирських поїздах Харківського відділку; начальник Харківської дистанції сигналізації та зв'язку; заступник головного інженера Південної залізниці – начальник інформаційно-обчислювального центру. З 2001 по 2004 рр. очолював службу сигналізації та зв'язку Південної залізниці.

У лютому 2004 року був призначений на посаду начальника Головного управління автоматики, телемеханіки та зв'язку, а з серпня 2014 року працював на посаді начальника Департаменту автоматики, телемеханіки та зв'язку Укрзалізниці.

Понад 30 років трудової діяльності В. І. Басов присвятив Південній залізниці. Не кар'єра була для нього пріоритетом, головне, над чим весь час наполегливо працював, втілюючи в життя нові ідеї та проекти, — це розвиток господарства сигналізації та зв'язку. Безліч добрих справ на Південній залізниці тісно пов'язані з його ім'ям. Під керівництвом В. І. Басова були введені в експлуатацію цифрові АТС, цифрова інтегральна система оперативного-технологічного зв'язку, перші оптичні лінії зв'язку; активно проводилися роботи з впровадження швидкісного руху поїздів та електрифікації дільниць Південної. В. І. Басов утілював у життя транспортну політику держави, упроваджував заходи з розвитку господарства на основі науково-технічного прогресу, спрямовував зусилля на забезпечення безпеки руху поїздів та охорони праці. Під його безпосереднім керівництвом проводилася велика робота з вирішення складних проблем транспортної галузі, забезпечення перевезень вантажів та пасажирів. Його видатні заслуги перед державою та Українськими залізницями гідно відзначені високими нагородами — орденом «За заслуги» III, II ступеня, знаком «Почесний залізничник».

Володимир Ілліч був доброю та чуйною людиною, висококваліфікованим фахівцем, досвідченим керівником та взірцем самовідданого служіння обраній справі. Його внесок у розвиток залізничної галузі є неоціненним. У кожній справі, за яку брався, він залишав частку своєї душі. Його трудова біографія, висока професійна майстерність, вірність і відданість справі та краці людські якості є прикладом для нинішнього покоління.

Передчасна смерть Володимира Ілліча — гірка та непоправна втрата. Світла пам'ять про нього назавжди залишиться в серцях усіх, хто його знав.

Колектив журналу «Українські залізниці», керівництво та Дорпрофсож Південної залізниці висловлюють щире й глибоке співчуття сім'ї та близьким Володимира Ілліча.

Керівництво та Дорпрофсож  
Південної залізниці

## ADIF РОЗБУДОВУЄ СИСТЕМИ АВТОМАТИКИ, ТЕЛЕМЕХАНІКИ ТА ЗВ'ЯЗКУ

**Іспанська адміністрація залізничної інфраструктури ADIF, що є оператором інфраструктури на високошвидкісних лініях Іспанії, упроваджує підвищені заходи безпеки, спрямовані на зменшення впливу «людського фактора» на важливих ділянках управління рухом поїздів.**

Консорціум компаній Bombardier і Thales був обраний для виконання контракту на поставку пристроїв СЦБ для переоснащення другої ділянки Альмусафес – Валенсія – Кастельон-де-ла-Плана Середземноморського коридору на східному узбережжі країни.

Це вже другий інвестиційний проект ADIF, спрямований на модернізацію зазначеного коридору.

Перший контракт, що охоплював оновлення засобів сигналізації на ділянці Кастель-бісбал – Таррагона, отримав консорціум із компаній Bombardier і Dimetronic у 2013 році. Середземноморський коридор уже модернізується протягом трьох років і є важливою європейською магістраллю. Його оснащення здвоєною (широкою іспанською та стандартною європейською) колією дозволить збільшити об-

сяг міжнародних перевезень на цьому напрямку.

Bombardier поставить для другої ділянки пристрої МПЦ EBILock 950 з метою модернізації восьми існуючих і будівництва семи нових систем централізації пристроїв контролю вільного або зайнятого стану колії EBI Track. На реалізацію проекту відведено 15 місяців. Контракт передбачає технічне обслуговування протягом 24 місяців. Ділянка буде також обладнана системою управління рухом поїздів INTERFLO 200, у якій може використовуватися національна АЛС із можливістю оновлення до європейської системи ETCS.

Для організації систем сигналізації вздовж ділянки Середземноморського коридору між містами Ванделлос і Таррагона було обрано компанію CAF.

Замовлення включає устаткування та обслуговування нових сигнальних комірків



системи ERTMS Рівня 2, телекомунікаційних систем, систем управління рухом поїздів та допоміжних систем безпеки та захисту.

«Для CAF Signalling як керівника проекту цей контракт знаменує собою важливу віху та якісний крок у просуванні власної стратегії, оскільки передбачає впровадження нової системи ERTMS із власними технологіями — AURIGA ERTMS», — зазначено в заяві CAF.

Лінія Ванделлос – Таррагона має протяжність 65 км. Після впровадження системи ERTMS Рівня 2 з'явиться можливість включити її до високошвидкісного коридору Іспанія – Франція.

Крім того, ADIF оголосила про новий тендер із виконання десятирічного контракту з обслуговування систем зв'язку вартістю €342 млн.

Контракт передбачає обслуговування телекомунікаційних систем на всіх ВШМ Іспанії, зокрема систем провідного зв'язку та системи GSM-R, протягом 10 років, починаючи з 2015 року, а також створення резервного фонду розміром €55 млн для модернізації систем у майбутньому.

### Довідка.

*Нагадаємо: 24 липня 2013 року поблизу міста Сантьяго-де-Компостела, що в іспанському регіоні Галісія, сталася залізнична аварія, коли швидкісний поїзд компанії RENFE на шляху з Мадрида до міста Ферроль, не доїжджаючи до станції Сантьяго-де-Компостела, зійшов із рейок. З 222 осіб 78 загинуло, більше 140 отримали поранення. У квітні 2014 року комісія визнала «людський фактор» єдиною причиною аварії.*

## HUAWEI ПРОДОВЖУЄ ЗАВОЙОВУВАТИ НОВІ РИНКИ

**Компанія Huawei (КНР) поступово перетворюється на основного постачальника телекомунікаційного обладнання у світі, відкриваючи завдяки співпраці з європейськими консорціумами нові ринки збуту.**

У рамках дев'ятирічної програми оновлення інфраструктури марокканської залізниці консорціум компаній Thales, Huawei та IMET було обрано для виконання контракту з розгортання мережі GSM-R. Сума контракту становить €30 млн. За умовами контракту передба-

чено розбудову мережі GSM-R 712-кілометрової існуючої залізниці, а також улаштування цієї системи на 183-кілометровій високошвидкісній лінії, що будується між містами Танжері та Кенітра.

Лідер консорціуму Thales відповідатиме за управління

проектом, проектування, інтеграцію та обслуговування систем, що взаємодіють із Huawei, яка забезпечить упровадження технології GSM-R, включаючи IP-мережі ATCAcore і розподільні базові станції. Італійська фірма IMET відповідатиме за будівельні роботи.

Паралельно з цим Huawei разом із Alstom відповідно до підписаного у квітні цього року меморандуму почали випробування системи управління рухом поїздів, що базується

на телекомунікаційній мережі CBTC. Для випробувань буде використаний поїзд компанії Alstom, оснащений LTE-сумісним бортовим обладнанням. Натомість Huawei облаштує експериментальну LTE-мережу вздовж колії.

Позитиву китайській компанії додало й рішення незалежного аудиторського концерну TÜV Rheinland, який засвідчив, що система GSM-R версії 5.0 Abis over IP компанії Huawei відповідає залізничним стандартам.

## КАЗАХСТАН БУДУЄ ЗЕРНОВИЙ ТЕРМІНАЛ ТА НОВУ ЗАЛІЗНИЧНУ ЛІНІЮ

Казахстанська компанія «Астик Термінал» почала роботу з підготовки будівництва багатофункціонального терміналу на ірано-туркменському кордоні поблизу станції Інче-Бурун.

Нині посольством Казахстану в Ісламській Республіці Іран спільно з іранською стороною опрацьовується питання виділення земельної ділянки поблизу залізничної станції Інче-Бурун.

Крім того, також розглядається можливість створення експортного хаба, що стимулюватиме казахстанські компанії до експорту в зазначеному напрямку. На сьогодні побудовані та функціонують зернові термінали в портах Актау, Баку (Азербайджан), Амірабад (Іран).

Також завершено будівництво казахстанської та іранської частини нової залізничної лінії Новий Узень – Кизил-Кія – Горган, що з'єднає Казахстан (через тери-

торію Туркменістану) з Іраном, якою вже перевезено в напрямку Ірану 680 тис. т вантажів, залишилося завершити будівництво туркменської частини. Повне завершення зазначеної залізниці з будівництвом зернового терміналу дозволить перевозити за рік до 3 млн т зерна в напрямку Ірану, далі — у країни, розташовані в акваторії Перської затоки та Середземного моря.



## ЗАЛІЗНИЦЯ АНГРЕН – ПАБ З'ЄДНАЄ ЄВРОПУ ТА АЗІЮ

Нова електрифікована залізниця Ангрен – Паб, що з'єднає центральну частину Узбекистану з областями Ферганської долини, буде найважливішою ланкою транснаціонального транспортного коридору.

Торік залізничники Узбекистану спільно з китайськими партнерами розпочали роботу з реалізації цього великого проекту у сфері транспортних комунікацій. Електрифікована залізниця Ангрен – Паб протяжністю близько 124 км передбачає прокладку 19-кілометрового залізничного тунелю через перевал Камчик, висота якого становить

понад 2,2 тис. м над рівнем моря.

Ця залізниця має величезне стратегічне значення для розвитку економіки країни. Введення її в експлуатацію забезпечить завершення формування єдиної по всій території країни залізничної транспортної системи. Нині вже побудовано понад 60 км залізниць. До 2016 року планується завершити її будівництво.

## ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЕКТИ



Transport for New South Wales обрав Network Rail Consulting для забезпечення системної інтеграції послуг для своєї **системи управління рухом поїздів**.



Французький оператор інфраструктури RFF та його дочірня державно-приватна компанія Synerail обрали **Kapsch Carrier Com** для виконання контракту на модернізацію мережі GSM-R з ядром all-IP на базі архітектури Kapsch R4.



Іспанське спільне підприємство компаній Emte, Vitas і Nearol, виграло контракт з електрифікації високошвидкісної лінії Антекера – Гранада. Сума контракту — **€194 млн**.



Португальська залізнична компанія Refer обрала Somafel і Conduril для будівництва 11-кілометрової кільцевої залізниці. Сума контракту — **€17 млн**. Для поставки систем сигналізації обрано німецький концерн Siemens. Вартість обладнання — **€1 млн**.



Голландська Nederlandse Spoorwegen обрала компанію Eпесо для контракту на поставку електроенергії у 2015–2025 рр. З 2018 року річна потреба становитиме **1,4 млрд кВт-год/рік** і буде покриватися повністю вітроенергетикою.



Ізраїльська **GRE** забезпечить виконання тендеру з послуг проектування та управління проекту будівництва високошвидкісної лінії Тель-Авів – Єрусалим.



Сербська ZS підписала контракт із Huawei на виконання модернізації систем телекомунікації на 461-кілометровому коридорі № 10. Сума контракту склала **\$25 млн**.



Британська Network Rail обрала Balfour Beatty для виконання контракту на суму **£16 млн** із проектування та будівництва восьми автотрансформаторних підстанцій напругою 25 кВ для проекту Crossrail.

## ЄС ВИДІЛЯЄ ДОДАТКОВІ КОШТИ ДЛЯ ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПРОЄКТІВ

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

Основна частина коштів спрямована на розвиток Європейської системи управління рухом поїздів ERTMS (10 проєктів, €37,6 млн загалом). Найбільша дотація буде надана Словенії — €19,9 млн до проєкту організації ERTMS на коридорі D від міста Півка до міст Мурська Собота, Дівача та Копер. Будуть профінансовані програми модернізації локомотивів і вагонів Бельгії та Люксембургу, а також тестова програма з організації ETCS на Baseline 3 данської залізниці Banedanmark вартістю €6,9 млн.

Крім того, Залізничному управлінню Данії було надано €15 млн для початку розробки проєкту з будівництва 3,9-кілометрового автомо-

більно-залізничного мосту, який замінить існуючий однокільний міст Storstrøm на лінії до нової лінії Фехман Бельт.

Федеральному міністерству Австрії з питань транспортних інновацій і технологій надано трохи менше €4 млн для оцінки впливу на навколишнє середовище будівництва лінії між Лінц і Вельс, а також €2,2 млн для аналогічного дослідження на лінії Зальцбург – Штайндорф / Штрасвальхен.

Міністерство транспорту Чехії отримало €629 тис. для планування високошвидкісної лінії між Прагою і Дрезденом.

Міністерство транспорту Фінляндії отримало €2,5 млн

для проектування другої колії між Гельсінкі та Рііхімакі.

Інші асигнування включають в себе:

- €1,2 млн — на будівництво нового диспетчерського центру в Дубліні;
- €2,9 млн — на дослідження зі з'єднання лондонської міської мережі Crossrail з Магістраллю Західного Узбережжя (West Coast Main Line);
- €3,5 млн — для покращення інтермодального сполучення вантажного терміналу в Белфасті;
- €1,8 млн — для досліджень із підвищення провізної здатності на Milan Lambrate (Італія) з 700 до 800 потягів на добу.



### 3 АНКАРИ ДО СТАМБУЛА ЗА 3,5 ГОДИНИ

У Туреччині запустили швидкісний потяг Анкара – Стамбул.

Поява зручного сполучення між Стамбулом та Анкарою сприятиме й розвитку туризму в центральній частині країни. Максимальна швидкість поїзда — 250 км/год. Раніше відстань у 533 км по залізниці пасажирів долали за 10 год, на автобусі — за 5–6 год.

Планується, що за рік швидкісний поїзд буде перевозити 7,5 млн пасажирів. Вартість проїзду на поїзді — у межах Т£75, що нижче за ціну квитка на літак, але вище за вартість автобусного квитка.



У рамках своїх планів щодо розвитку мережі швидкісних контейнерних перевезень компанія Трансгарант отримала в оперативний лізинг **500 фітінгових платформ** від Brunswick Rail.



Польська залізнична компанія PKP S. A. обрала консорціум на чолі з Budimex для виконання контракту з реконструкції станції Бидгощ-Головний. Сума контракту — **PLN164 млн**. Контракт передбачає будівництво нової чотириповерхової будівлі вокзалу та відновлення двох історичних будівель.



**Track Tec** поставить дерев'яні шпали для шведських портів Іштад та Пітеа.



Китайська Huawei поставить Міністерству залізничного транспорту Туркменістану систему GSM-R для улаштування на **133-кілометровій лінії** Бужун – Шерхетьяка та 23-кілометрової лінії Берекет – Чільмамат.



Залізнична компанія Мозамбіку CFM оголосила тендери на поставку **70 вагонів** та ремонт **300 вагонів**.



**DataTraks** установить **9 колійних акустичних систем** виявлення недоліків у конічних роликів підшипників на мережі залізниць Канади.



Чиказька **South Shore Line** разом із компанією Vytemark представили мобільну систему продажу квитків.



Консорціум компаній Arcada, Metabet CF і Compania Construcii Feroviare було обрано для виконання контракту вартістю **RON122,6 млн**. Контракт передбачає модернізацію колії на двох мостах через Дунай на маршруті Бухарест – Констанца. Контракт передбачає улаштування рейок UIC60 на віброгасильних опорних плитах, що дозволить знизити шум і підвищити навантаження на вісь до 22,5 т при швидкості 80 км/год.