



Управление Белорусской железной дороги, пресс-центр
ул.Ленина,17,220030,г.Минск-30,тел.225-04-41,факс225-48-49,e-mail: nirek4@upr.mnsk.rw.by

**ПРЕСС-РЕЛИЗ Открытие регулярного
движения поездов на электровозной тяге
по направлению Гомель-Минск-Гомель
(г. Гомель, 17.06.2016)**

17 июня Белорусская железная дорога открывает регулярное движение поездов на электровозной тяге по направлению Гомель – Минск – Гомель. Это событие стало значимой вехой в реализации важнейшего инвестиционного проекта по электрификации наиболее грузо- и пассажиронапряженных участков Белорусской железной дороги, в том числе белорусского участка IX Общеευропейского транспортного коридора. Откроется регулярное движение с отправления со станции Гомель грузового поезда, ведомого электровозом БКГ1.

Работы по электрификации участка Гомель – Жлобин – Осиповичи протяженностью 193 км были выполнены в 2011-2015 годах. Развитие электрификации шло в соответствии с Государственной программой развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденной Правительством Республики Беларусь.

Открытие **регулярного движения** поездов на электровозной тяге по направлению Гомель – Минск – Гомель предшествовало выполнению целого ряда мероприятий, которые Белорусская железная дорога реализовала с начала текущего года.

30 декабря 2015 года Белорусская железная дорога завершила электрификацию участка Гомель-Жлобин протяженностью 86 км. Была построена контактная сеть и высоковольтные линии внешнего электроснабжения, построены две тяговые подстанции, выполнена реконструкция питающих подстанций РУП «Гомельэнерго». Это стало завершением второго этапа инвестиционного проекта «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи» (2 этап электрификации участка БЖД начала в апреле 2013 года). Также была проведена масштабная модернизация и реконструкции инфраструктуры. В локомотивном депо Гомель электрифицированы подъездные пути,

оборудована база для обслуживания электроподвижного состава, подготовку прошел ремонтно-технический персонал. Работники локомотивных депо Гомель и Жлобин прошли обучение для работы на электровозах и электропоездах.

В январе-апреле 2016 года на участке Гомель-Жлобин и Гомельском железнодорожном узле проводились необходимые технические и технологические мероприятия по подаче напряжения в питающие линии тяговых подстанций «Вирская» и «Костюковка». Особое внимание на данном этапе было уделено проведению работ по вводу в эксплуатацию устройств СЦБ с применением современной микропроцессорной централизации и автоблокировки. Специалисты БЖД отработывали принципиально новые решения и технологии, впервые применяемые алгоритмы исполнения микропроцессорных систем интервального регулирования движением поездов со скоростями до 160 км/ч. В ходе работ применен ряд новых технических решений с использованием впервые произведенного в Республике Беларусь оборудования, которые потребовали дополнительных проверок и отработки режимов функционирования.

2 мая 2016 года Белорусская железная дорога начала **тестовую подконтрольную эксплуатацию** инфраструктуры и электроподвижного состава на участке Гомель-Жлобин. Это позволило Белорусской железной дороге организовать на участке Гомель – Жлобин перевозки пассажиров электропоездами **региональных линий эконом-класса**. Также в режиме тестовой подконтрольной эксплуатации осуществлен переход на электровозную тягу и **грузового движения**.

3 июня 2016 года Белорусская железная дорога **в режиме подконтрольной эксплуатации** открыла движение электропоездов **межрегиональных линий бизнес-класса** на участке Гомель—Минск—Гомель. Поезда № 707/708 Минск-Гомель/Гомель—Минск и 709/710 Минск-Гомель/Гомель—Минск, обслуживаемые вагонами локомотивной тяги на первом этапе заменили моторвагонным подвижным составом ЭП^Р производства компании Stadler Bussnang AG. Ежедневно на этом участке курсирует 1 пара электропоездов бизнес-класса и еще 1 пара поездов дополнительно – по пятницам и воскресеньям. Время в пути поезда № 707/708 от Минска до Гомеля сократилось с 3 часов 42 минут до 2 часов 59 минут, в настоящий момент это **самая быстрая по времени поездка** между столицей и областными центрами. По направлению Гомель-Минск-Гомель электропоезда ЭП^Р курсируют двойным составом, обеспечивая при этом более 600 мест для пассажиров.

В период подконтрольной эксплуатации электрифицированного участка осуществлялся комплексный контроль за работой технических устройств инфраструктуры в реальных условиях следования поездов на электротяге.

В настоящий момент ходовые приемочные и сертификационные испытания проходит семивагонный электропоезд ЭП^М межрегиональных линий бизнес-класса производства ЗАО «Штадлер Минск». Электропоезд ЭП^М имеет ряд преимуществ, которые позволят обеспечить комфорт дальних поездок. В поезде межрегиональных линий 382 места, в том числе 16 мест первого класса, объединенных в отдельную зону повышенной комфортности в одном из головных вагонов. В новом составе предусмотрены просторные салоны, удобные сиденья с возможностью регулировки положения, буфет, а также 5 туалетных комплексов, один из которых предназначен для людей с ограниченными физическими возможностями. После завершения испытаний и сертификации данный подвижной состав будет осуществлять перевозки пассажиров на направлении Гомель-Минск-Гомель.

17 июня 2016 г по направлению Гомель – Минск – Гомель будет **открыто регулярное движение пассажирских и грузовых поездов на электровозной тяге**. Регулярное движение на электровозной тяге по направлению Гомель – Минск - Гомель начнется с отправления со станции Гомель грузового поезда, ведомого электровозом БКГ1, состоящего из вагонов с грузом сельскохозяйственного и промышленного назначения.

Направление Гомель-Минск-Гомель является одним из самых популярных у пассажиров Белорусской железной дороги.

В настоящий момент помимо электропоездов бизнес-класса № 707/708 Гомель—Минск и 709/710 Гомель—Минск на электровозную тягу переведены поезда № 86/85 Минск – Киев, № 615/616 Минск-Гомель, № 302/301 Минск – Адлер, № 390/389 Минск – Анапа и № 446/445 Минск – Минеральные воды.

*Также в 2015 году по данному направлению перевезено **39,8 млн. тонн грузов** (нефтепродукты, черные металлы, лесные и строительных грузы, продукция цементных заводов, калийные удобрения, поваренная соль, стекло и другие грузы таких предприятий как ОАО «Мозырьский НПЗ», ОАО «БМЗ» – управляющая компания холдинга «БМК», ОАО «Мозырьсоль», ОАО «Гомельстекло», ОАО «Гомельский химический завод», ОАО «Белорусский цементный завод», ОАО «Красносельскстройматериалы», ОАО «Беларуськалий», ОАО «Светлогорский ЦКК», ОАО «Гомсельмаш» и др.)*

Повышая конкурентоспособность

Поскольку Республика Беларусь – транзитная страна, электрификация железнодорожных линий в рамках IX Европейского транспортного коридора имеет особую значимость для развития грузовых перевозок.

Сегодня грузооборот на электрифицированных участках белорусской магистрали составляет 40,6% от общего грузооборота. Учитывая те преимущества, которые дает электрификация, это будет способствовать повышению конкурентоспособности белорусской магистрали, как на внутреннем, так и на международном рынке транспортных услуг.

Основными преимуществами электрификации являются:

- повышение скоростей движения поездов;
- сокращение эксплуатационных расходов БЖД;
- исключение отрицательного воздействия на окружающую среду, снижение выбросов вредных веществ в атмосферу с уменьшением шумовой и вибрационной нагрузки от подвижного состава. (Снижение выбросов на электрифицированном участке Гомель-Жлобин-Осиповичи составит не менее 4,8 тыс. тонн в год. Применение электроподвижного состава позволит снизить уровень шума на 16,5 %).

В ходе реализации проектов по электрификации участков Жлобин – Осиповичи и Гомель – Жлобин были применены новые технические решения и проведены работы по **импортозамещению** закупаемых материалов, работ и услуг.

Белорусскими организациями при электрификации участка Жлобин – Осиповичи оказано услуг и поставлено материалов на сумму 27,2 млн. долл. США (34,3% от стоимости электрификации), а при электрификации участка Гомель – Жлобин - на сумму 47,5 млн. долл. США (51,1% от стоимости электрификации).

Так, в Республике Беларусь налажено производство поддерживающих конструкций контактной сети, освоен выпуск железобетонных опор контактной сети и фундаментов к ним, металлических ригелей жестких поперечин. На предприятиях энергетического комплекса организовано производство оборудования для комплексной автоматизации тяговых подстанций.

Напомним, инвестиционный проект «Электрификация участков Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи» предусматривает три этапа электрификации участков БЖД.

Первый этап – электрификация участка Жлобин – Осиповичи (107,2 км) – завершен в 2013 году. Второй – электрификация участка Гомель – Жлобин (86 км) – завершен в 2015 году. Реализация третьего этапа – электрификация участка Жлобин – Калинковичи (101 км) – планируется до 2020 года.

Перспективы электрификации

С сентября 2015 года начаты строительно-монтажные работы по электрификации участка Молодечно – Гудогай – госграница, протяженностью 84 км, которая проводится в рамках инвестиционного

проекта «Электрификация направления Молодечно – Гудогай – госграница». Электрификация этого направления осуществляется во взаимодействии с АО «Литовские железные дороги».

Реализация третьей очереди инвестиционного проекта «Электрификация участков Гомель – Жлобин - Осиповичи и Жлобин – Калинковичи» планируется до 2020 года. В ходе ее будет электрифицирован однопутный участок Жлобин – Калинковичи – Барбаров, протяженностью 139 км. Это позволит довести долю электрифицированных железнодорожных линий до 24,6%.

С учетом развития промышленных мощностей грузообразующих предприятий Республики Беларусь проводится работа по оценке целесообразности электрификации железнодорожных участков Барановичского, Лунинецкого и Калинковичского регионов.

Кроме этого, проводится работа с сопредельными государствами - Латвией, Российской Федерацией, Украиной по вопросам электрификации общих направлений. Реализация совместных проектов возможна при условии экономической эффективности электрификации железнодорожных направлений.

Электрификация данных участков позволит организовать сквозное движение грузовых и пассажирских поездов на электротяге на участках IX Общеввропейского транспортного коридора и его ответвлении IXB, проходящим по территории Беларуси.

Стоит отметить, что **электрификация требует дополнительного инфраструктурного развития**, которое включает в себя целый комплекс работ направленный на обеспечение безопасности движения поездов и повышения скоростей движения. Для этого на вновь электрифицируемых участках помимо основных работ по строительству и монтажу контактной сети и тяговых подстанций в обязательном порядке проводится **масштабная модернизация и реконструкция железнодорожной инфраструктуры**, которая требует значительных финансовых вложений и дополнительной переподготовки кадров. Вместо морально и физически устаревших релейных систем железнодорожной автоматики внедряются новые системы электрической централизации и блокировки на микропроцессорной элементной базе, обеспечивающие требуемый уровень безопасности и надежности.

Помимо электрификации новых участков, необходимо обновлять и развивать существующую инфраструктуру для обеспечения безопасности движения поездов, повышения скоростей движения, выполнять ремонтные программы и реализовывать инфраструктурные проекты.

Железнодорожный транспорт Беларуси является неотъемлемой частью единого технологически связанного топливно-энергетического комплекса страны, одним из крупных корпоративных потребителей энергоресурсов. В

целях повышения энергетической безопасности и сокращения расхода энергоресурсов наиболее перспективен переход на использование отечественной электроэнергии, чему способствует и стратегия развития атомной энергетики в Беларуси.

СПРАВОЧНО:

В 1963 году был электрифицирован первый участок Белорусской железной дороги - Минск-Олехновичи.

На сегодняшний день в полном объеме электрифицирована белорусская часть II Общеευропейского транспортного коридора на участке Брест-Минск-Орша-госграница с Россией. Также электрифицирована часть железнодорожных линий в рамках IX Общеευропейского транспортного коридора (участок Молодечно-Минск-Осиповичи-Бобруйск-Жлобин-Гомель).

В настоящее время протяженность электрифицированных железнодорожных линий составляет 1128,3 км или 20,5 % от общей протяженности железнодорожных линий Белорусской железной дороги. На электрифицированных участках выполняется 40,6% грузооборота и 46% от общего пассажирооборота.

Проект по электрификации участка Гомель-Жлобин-Осиповичи белорусская магистраль реализует совместно с китайскими партнерами. Между Белорусской железной дорогой и китайской Компанией по экспорту и импорту электрооборудования (компания CUEC) был подписан контракт строительного подряда по объекту «Электрификация участков Гомель-Жлобин-Осиповичи и Жлобин-Калинковичи. 1-я очередь. Участок Жлобин-Осиповичи». Финансирование работ осуществлялось за счет собственных средств Белорусской железной дороги (15% от суммы контрактов) и кредитных ресурсов Экспортно-импортного банка Китая (85% от суммы контрактов). Стоимость строительства участка Жлобин-Осиповичи составила 79,4 млн. долл. США, в том числе кредитные ресурсы Эксимбанка Китая 63,9 млн. долл. США; участка Гомель-Жлобин - 93,0 млн. долл. США, в том числе кредитные ресурсы Эксимбанка Китая 78,8 млн. долл. США

Пресс-центр Белорусской железной дороги