

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 06.03– 10.03

[1. Железные дороги Швейцарии и Франции подписали соглашение о запуске трансграничной сети Léman Express](#)

[2. Голландские железные дороги планируют организовать международные рейсы на пригородных поездах Alstom Coradia](#)

[3. ВНИИЖТ обновил программное обеспечение системы «Экспресс-3»](#)

[4. Canadian National: масштабные инвестиции в систему РТС](#)

[5. Система СВТС для метрополитена Нагпура](#)

[6. Новые вагоны Siemens дали трещины](#)

[7. Siemens: 39 поездов для DB Regio](#)

[8. В Пустое начата постройка поездов для магистрали Great Western](#)

[9. "РЖД-Логистика" организовала доставку высокоскоростного поезда TALGO-250 в Узбекистан](#)

[10. Китай запустил новые высокоскоростные поезда собственной разработки](#)

[11. РЖД купит 22% акций "Железных дорог Якутии"](#)

[12. НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ 10-01 МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТ В 2018 ГОДУ](#)

Пятница | 10.03.2017 | 18:58

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

Железные дороги Швейцарии и Франции подписали соглашение о запуске трансграничной сети Léman Express

Два национальных железнодорожных оператора создадут новую компанию Lémanis SA

Национальные железнодорожные операторы Швейцарии и Франции, SBB (Schweizerische Bundesbahnen) и SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) подписали соглашение о запуске интегрированной системы скоростного пассажирского сообщения CEVA/Léman Express, которая свяжет ряд городов Швейцарии и северо-восточные департаменты Франции.

В соответствии с данным соглашением, в течение двух недель два национальных железнодорожных оператора создадут новую компанию Lémanis SA - совместное предприятие, которое будет координировать операции по обе стороны франко-швейцарской границы.

В ходе переговоров 9 марта генеральный директор компании SBB Андреас Мейер и президент SNCF Гийом Пепи, подписали соглашение о вводе в эксплуатацию новой линии Корнавен - Анмас с декабря 2019 года. Железнодорожный маршрут от вокзала Женевы Корнавен до французского города Анмас – туристического центра региона Овернь - Рона – Альпы станет стержнем новой транспортной системы. Регулярные региональные экспрессы будут преодолевать этот 16-километровый путь за 20 минут. В часы пик поезда будут ходить каждые 10 минут.

В соответствии с проектом трансграничная сеть скоростного общественного транспорта протяженностью в 230 километров свяжет Лозанну, Женеву, Коппе с французскими городами Анси, Эвиан, Сен-Жерве и Беллегар. В общей сложности в проект Léman Express включены 45 станций. Услугами скоростного пассажирского сообщения смогут воспользоваться порядка 50 тыс. человек в день. Инвестиции в проект оцениваются в €1,8 млрд.

Проект линии Корнавен - Анмас был анонсирован ещё в 2011 году. Чтобы подготовиться к запуску трансграничной сети, на двух железных дорогах уже создан пусковой комплекс OMEX во главе с Даниэлем Леуба из SBB и Армелем Ложье из SNCF, которые отвечают за технические и эксплуатационные вопросы, касающиеся инфраструктуры.

Реализация проекта трансграничной транспортной сети поможет значительно разгрузить автомобильные пробки в Женеве.

Женева - второй по величине город в Швейцарии, который является важным транспортным узлом, соединяющим Францию и Швейцарию. Каждый день из соседней Франции в Женеву на личном автотранспорте приезжают не менее 550 тыс. человек. К 2020 году количество прибывших вырастет до 694 тыс. человек. Городские власти Женевы уже признали, что пропускная способность улиц города уже практически достигла пределов возможного и создание современной интегрированной сети скоростного пассажирского сообщения станет «настоящим спасением» для региона.

Бэлла Ломанова



Официальные лица отмечают смычку нового туннеля на востоке Женевы. 2016г.

Четверг | 09.03.2017 | 19:19

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

Голландские железные дороги планируют организовать международные рейсы на пригородных поездах Alstom Coradia

Как минимум два поезда нового поколения ICNG будут выпущены на линию Амстердам - Брюссель

В Голландии планируют организовать сообщение между Амстердамом и Брюсселем на междугородних поездах производства французского концерна Alstom, сообщает издание Railcolor News!. Железнодорожный оператор Нидерландов - Nederlandse Spoorwegen (Dutch Railways) заказал скоростные междугородние поезда нового поколения ICNG (InterCity NewGeneration) серии Alstom Coradia. Междугородние поезда такого класса предполагают больший комфорт, чем обычные поезда, и останавливаются только на крупных станциях, тем самым значительно сокращая время в пути.

Весь подвижной состав, который в настоящее время используется на линии между Амстердамом и Брюсселем, полностью будет выведен из эксплуатации к 2025 году и заменен на поезда нового поколения производителя Alstom Coradia.

Выбор подвижного состава Alstom Coradia для маршрута в Бельгию был обусловлен успешным сотрудничеством Nederlandse Spoorwegen и французского машиностроительного гиганта. Alstom выиграл торги на поставку подвижного состава для внутриголландских маршрутов, состоявшиеся летом 2016 года. По условиям конкурса в Голландию будут поставлены 49 пятивагонных пригородных поездов и 30 - восьмивагонных.

Подвижной состав серии Alstom Coradia предусматривает различные варианты энергооснащения: дизельные двигатели, электрические двигатели или гибридные силовые установки. Также возможны варианты двухэтажных поездов или поездов с низким уровнем платформы, а также с различной шириной колеи. Также серия Coradia предусматривает производство подвижного состава различной составности с возможностью сочленения для маршрутов пиковой нагрузки.

Бэлла Ломанова

ВНИИЖТ обновил программное обеспечение системы «Экспресс-3»

В АСУ «Экспресс-3» введено ПО реализации контроля допуска пассажирских вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД»

В автоматизированную систему управления резервированием мест и билетно-кассовыми операциями «Экспресс-3» введено в эксплуатацию программное обеспечение реализации контроля допуска пассажирских вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД», сообщает официальный сайт АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»). Цель обновления - выдача в автоматизированной системе управления пассажирскими перевозками (АСУПВ) оперативной отчетности о случаях возникновения «сигнальных ошибок» в АСОУП (автоматизированная система оперативного управления перевозками) при формировании натурального листа на пассажирский поезд.

Контроль допуска на железнодорожную инфраструктуру общего пользования пассажирских вагонов заключается в проверке правомерности включения вагона в поезд на основании эксплуатационных ресурсов вагонов, которые рассчитываются в соответствии со следующими критериями логического контроля:

- контроль наличия регистрации номера вагона в АСУПВ;
- контроль наличия формы ВУ-23;
- контроль наличия документа о запрете вагона на эксплуатацию;
- контроль отсутствия обязательных характеристик в Электронном паспорте вагона;
- контроль эксплуатационных ресурсов вагона по срокам ремонтов;
- контроль эксплуатационных ресурсов вагона по пробегу;
- контроль эксплуатационных ресурсов деталей и узлов вагона.

Для реализации поставленной цели был разработан механизм трехступенчатой организации взаимодействия между системами АСУПВ, АБД ВПП (автоматизированным банком данных вагонов пассажирского парка) и АСОУП для осуществления логического контроля пассажирских вагонов, включаемых в составы поездов, и своевременного предупреждения возможных аварийных ситуаций при допуске на железнодорожную инфраструктуру общего пользования пассажирских вагонов всех типов и форм собственности.

Автоматизированный процесс контроля допуска на железнодорожную инфраструктуру общего пользования пассажирских вагонов состоит из нескольких этапов:

- I этап – контроль допуска в АСУПВ при оформлении на линейном предприятии Наряда-заявки на формирование пассажирского поезда или Наряда-заявки на прицепку вагона (группы вагонов) к пассажирскому поезду на основании данных об эксплуатационных ресурсах, имеющихся в АСУПВ;
- II этап – контроль допуска в ЭСУБР при оформлении Перевозочного документа на пассажирский вагон, используемый для перевозки груза, почты, специальных и служебно-технических потребностей, на основании данных об эксплуатационных ресурсах, полученных из АСУПВ;
- III этап – контроль допуска в АСОУП при формировании Натурного листа на пассажирский поезд на станциях формирования поездов или прицепки вагонов на основании данных в АБД ВПП, полученных из АСУПВ. Контроль производится не ранее, чем за один час до отправления поезда в соответствии с Телеграммой ОАО «РЖД» № 3/1195 от 24.03.2016 г.

В «сигнальных ошибках», формируемых в АСОУП, фиксируются следующие ситуации по вагонам, которые являются руководством для принятия решений о возможности эксплуатации вагона:

НЕЛЬЗЯ СТАВИТЬ В ПОЕЗД;
ИСЧЕРПАН РЕСУРС ПРОБЕГА;
ДОСТИГНУТ СРОК ПЛАНИРУЕМОГО РЕМОНТА;
НЕИСПРАВНОСТЬ ДЕТАЛИ.

На основании полученной информации формируется отчетность о применении барьерных функций в пассажирском хозяйстве в разрезе железных дорог. В отчетности учитываются все случаи включения в пассажирские поезда вагонов, не отвечающих действующим нормам и правилам, которые были зафиксированы на III этапе контроля допуска при формировании Натурного листа на пассажирский поезд в АСОУП. Данные отчетности позволяют составить «Рейтинг предприятий по качеству изготовления, модернизации и ремонта пассажирских вагонов».

осуществляющее взаимодействие нескольких информационных систем ОАО «РЖД» по реализации барьерных функций при постановке вагонов в пассажирские поезда, позволило обеспечить гарантированную безопасность движения и минимизировать риски при перевозке пассажиров на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Понедельник | 06.03.2017 | 21:44

Источник zdmira.com

Canadian National: масштабные инвестиции в систему РТС

Железная дорога Canadian National (CN) планирует до 2020 г. инвестировать 1,2 млрд долл. США в развертывание системы РТС на сети общей протяженностью 5000 км. Программа инвестиции CN в размере 1,78 млрд долл. США на 2017 г. предусматривает выделение на эти цели 285 млн долл., еще 1,14 млрд долл. будет направлено на обновление путевой инфраструктуры, включая замену 2,2 млн шпал и 965 км рельсов. На обновление подвижного состава, внедрение информационных технологий и решение других задач будет потрачено 356 млн долл. США.



Понедельник | 06.03.2017 | 21:43

[Источник zdmira.com](http://zdmira.com)

Система СВТС для метрополитена Нагпура

Компания Siemens поставит систему управления движением поездов по радиоканалу СВТС для первых двух линий метрополитена Нагпура — быстрорастущего города в штате Махараштра (центральная Индия). Контракт на сумму 40 млн евро предусматривает внедрение системы Trainguard MT, реализующей функции СВТС и способной обеспечить работу метрополитена с высоким уровнем автоматизации и межпоездными интервалами до 90 с. Общая протяженность двух двухпутных линий составляет 38 км. Проект охватывает также оборудование системой двух депо и 23 трехвагонных поездов. На одной линии предусмотрено 19 станций, на второй — 17, она будет примыкать к городскому аэропорту.



Новые вагоны Siemens дали трещины

25 относительно новых вагонов производства немецкой фирмы Siemens на фабрике в Ченнаи (Индия) дали трещины. Сообщается, что подвижному составу, возраст которого не превышает 7-8 лет, уже необходим капитальный ремонт. Напомним, что средний срок службы продукции Siemens, по заверению машиностроителя, составляет 25 лет.

Трещины возникли в тележках, расположенных в центральной части вагонов. По словам представителей фабрики, причиной трещин может быть слишком высокая нагрузка, а также производственный дефект. Представители железных дорог Индии сообщают, что, вероятно, подвижной состав будет отправлен в Ченнаи для проведения ремонта.

Ремонт каждого поезда, состоящего из 12 вагонов, обойдется примерно в \$3,6 млн.

По словам Хеманта Кумара, бывшего члена правления железных дорог Индии, вопрос достаточно серьезный, так как если трещины увеличатся, то тележка может отделиться от колес.

Это уже не первый случай, когда возникают проблемы с эксплуатацией подвижного состава производства Siemens. Так, в 2009 году на сеть Индии были поставлены поезда, имеющие в конструкции тележек дефектные подшипники.

Кристина Александрова

Индия инвестирует \$140 млрд в модернизацию железнодорожной сети

Министр железных дорог Индии Суреш Прабху заявил, что страна рассчитывает заинтересовать своими проектами суверенный фонд Абу-Даби

Индия намерена в течение следующих 5 лет инвестировать \$140 млрд в модернизацию железнодорожной сети, сообщил ТАСС со ссылкой на заявление министра железных дорог Индии Суреша Прабху.

«Из \$140 млрд, которые мы инвестируем в эту сферу в течение следующих 5 лет,

большинство пойдет на модернизацию, внедрение новых технологий и увеличение производственных мощностей железнодорожной сети Индии», — сказал он.

По словам министра, его ведомство «ведет переговоры с ОАЭ, рассчитывая заинтересовать своими проектами суверенный фонд Абу-Даби».

«Мы обратились к правительству ОАЭ с призывом обратить внимание на огромный потенциал для инвестиций в индийскую инфраструктуру, особенно в железные дороги, и, получив заинтересованный ответ, готовим для него более подробную информацию», — пояснил Суреш Прабху. В числе новых перспективных проектов он назвал строительство высокоскоростной железной дороги Мумбаи — Ахмадабад в сотрудничестве с японским правительством, а также преобразование в скоростные коридоры двух самых оживленных маршрутов Индии — Мумбаи — Дели и Мумбаи — Калькутта.

Суверенный фонд Абу-Даби — один из крупнейших в мире суверенных фондов благосостояния, основанный для инвестиционных целей правительством ОАЭ. По оценкам экспертов, стоимость активов фонда составляет \$650-875 млрд.

Анна Булаева

Японцы строят в Индии скоростную подводную железную дорогу

В Индии появится суперскоростной поезд, который часть пути будет передвигаться под водой. Этот масштабный проект Индия реализует вместе с Японией и при участии японских инвестиций.

Если все пойдет по плану, поезд будет курсировать между Мумбаем и Ахмадабадом. А между Тхане и Вираром ему и вовсе придется нырять.

Это будет первая в стране железнодорожная инфраструктура, способная превратить семичасовую поездку в двухчасовую.

Как сообщает Economic Times, изначально основные сложности проекта были связаны с финансированием и состоянием почвы на маршруте. В итоге японское правительство выделило 14,5 млрд долларов, то есть, 80% всего бюджета.

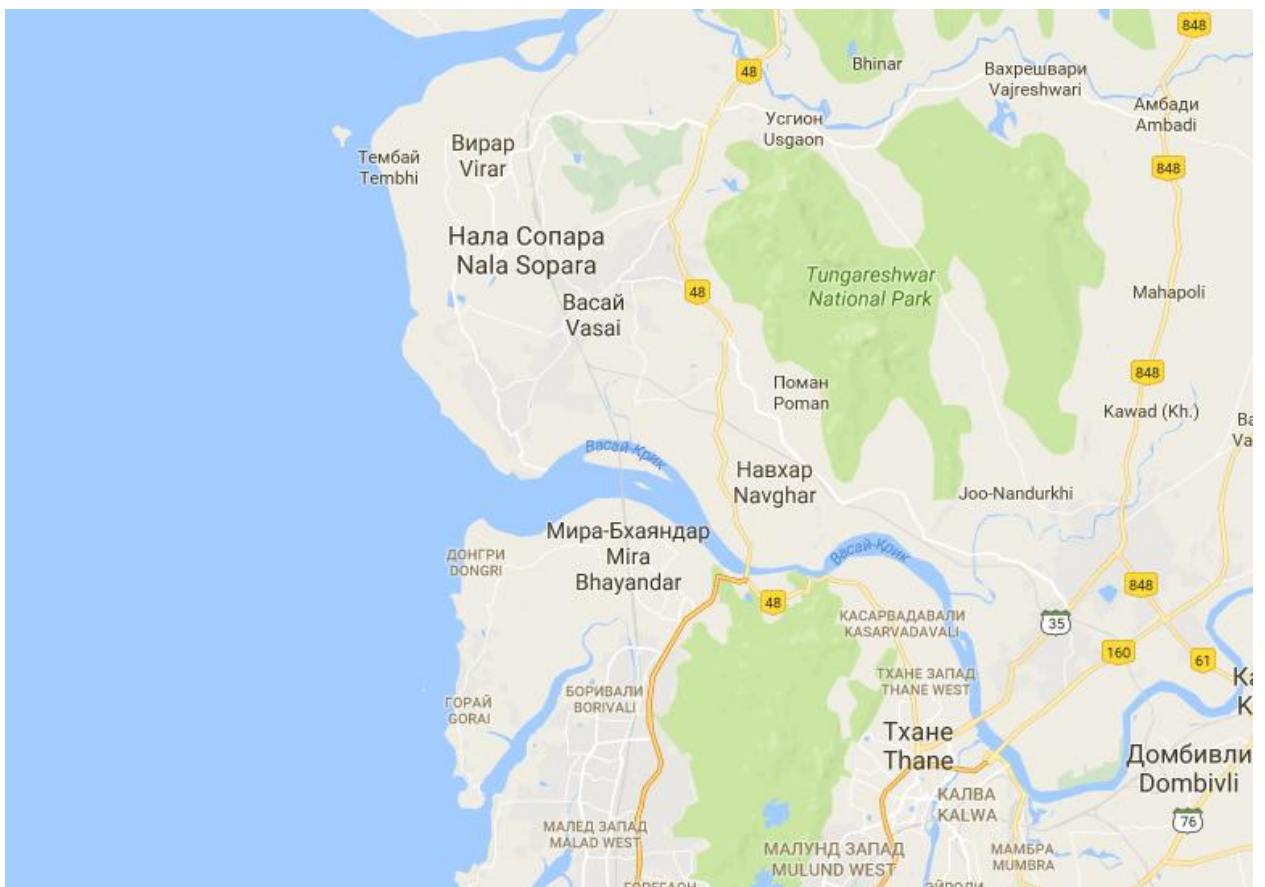
Что касается почвы, то тут все еще продолжаются экспертизы.

«Почва и скалы ниже уровня моря в 70 метров проходят проверку в рамках геотехнических и геофизических исследований, проведенных для всего проекта. Испытание также будет охватывать 21-километровый подземный туннель между Тханом и Вираром», — заявил представитель Министерства железных дорог Индии.

Строительство должно завершиться к 2023 году. Тогда местные жители и туристы смогут путешествовать по стране со скоростью около 350 км в час.

Любопытно активное участие Японии в проекте. Это как бы намекает на сокращение некоторых больших инфраструктурных проектов в Китае и говорит о переориентации в регионе.

Для Индии же этот проект — серьезный толчок к модернизации железной дороги. Эта линия не только облегчит жизнь местным жителям, но и будет поощрять путешественников из других стран больше ездить по стране.



Понедельник | 06.03.2017 | 21:45

[Источник zdmira.com](http://zdmira.com)

Siemens: 39 поездов для DB Regio

DB Regio — оператор региональных перевозок железных дорог Германии (DB) впервые заказал 24 электропоезда Mireo компании Siemens. Контракт предусматривает также поставку 15 поездов Desiro HC. Поезда предназначены для обращения в долине Рейна между Карлсруэ и Базелем (земля Баден-Вюртемберг).

DB Regio вновь выиграла конкурс на выполнение региональных перевозок на этой сети в течение 12,5 года начиная с 2020 г.

При этом предусмотрена реструктуризация системы перевозок с четким разделением на ускоренные сообщения, выходящие за пределы региона (их будут обслуживать двухэтажные поезда Desiro HC), и местные сообщения, предусматривающие остановку поездов на всех станциях (здесь будут использованы поезда Mireo).

Mireo — это семейство поездов нового поколения, которые отличаются пониженным энергопотреблением благодаря облегченной конструкции и применению энергоэффективных компонентов. Составность поезда может варьироваться от двух до семи вагонов.

Возможно оснащение поездов накопителями энергии, что позволяет использовать их на неэлектрифицированных линиях (компьютерная графика: Siemens).



(читать далее) **Siemens завершает испытания новейших локомотивов для скоростных пассажирских поездов...**

Начало штатной эксплуатации тягового состава с дизель-электрическими двигателями запланировано на июль 2017 года

На северо-западе США на железнодорожном маршруте «Каскад», который обслуживается национальным оператором Amtrak, начался завершающий цикл испытаний локомотивов SC-44 Siemens Charger, сообщает издание railwaygazette.com. Первый рейс дизельно-электрического пассажирского локомотива из Вашингтона в Сиэтл анонсирован на конец марта.

Представлены новые локомотивы со специфическим дизайном будут в конце апреля, а начало штатной эксплуатации тягового состава с дизель-электрическими двигателями запланировано на июль 2017 года.

Контракт на поставку 32 дизельно-электрических локомотивов для использования на пассажирских линиях в Иллинойсе, Калифорнии, Мичигане, Миссури, Орегоне и Вашингтоне немецкий концерн Siemens подписал в 2014 году. Стоимость контракта, по данным railwaygazette.com, составляет \$225 млн. По состоянию на август 2016 года Siemens принял заказы на 66 локомотивов SC-44 Charger.

Дизельно-электрический пассажирский локомотив разработан и изготовлен «Siemens Mobility» специально для североамериканского рынка. «Siemens SC-44» оснащён 4-тактным высокоскоростным двигателем мощностью 3300 кВт (4,4 тыс. л.с.). Он был разработан в соответствии со стандартами выбросов «EPA Tier IV», вступившими в силу в начале 2015 года.

Скорость таких поездов при эксплуатации составляет 200 км/ч. Общий дизайн и компоновка локомотива совпадает с дизель-электрическими локомотивами Siemens, эксплуатируемыми в Европе. Питание тяговых электродвигателей переменного тока подается от основного генератора через четыре инвертора IGBT (по одному на двигатель), при этом мощность на головной части подается статическим инвертором от основного первичного двигателя.

Первый цикл испытаний SC-44 Charger состоялся летом 2016 года в Центре транспортных технологий в Пуэбло, (США). Программа испытаний включала в себя оценку общих рабочих показателей локомотива, ускорения и торможения. В Центре транспортных технологий локомотив испытывали в сцепке с четырьмя двухэтажными пассажирскими вагонами Kawasaki MARC III.

В Пистое начата постройка поездов для магистрали Great Western

Компания Hitachi Rail Italy приступила к постройке на своем заводе в Пистое (Италия) первого из 36 заказанных поездов междугородного сообщения серии 802 для магистрали Great Western.

Контракт стоимостью 361 млн ф. ст. на поставку 22 пятивагонных и 7 девятивагонных поездов для магистрали Great Western был заключен в 2015 г. В августе 2016 г. в соответствии с предусмотренной контрактом опцией были заказаны еще семь девятивагонных поездов. Предполагается, что новые поезда начнут курсировать с лондонского вокзала Паддингтон в Эксетер, Плимут и Пензанс с декабря 2018 г.

Поезд серии 802 с комбинированным тяговым приводом представляет собой версию поезда серии 800, выпускаемого в настоящее время для магистрали Great Western в рамках программы Intercity Express. Он рассчитан на питание от контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ и снабжен дополнительным дизельным двигателем. В отличие от поездов серии 800, оснащаемых дизелями мощностью 560 кВт, на поездах серии 802 будут применены дизели мощностью 700 кВт. Кроме того, на них будут установлены более вместительные топливные баки.

В 2016 г. Hitachi заключила контракт с компанией Rolls-Royce Power Systems на поставку 136 силовых установок серии 160, которыми будут оснащаться поезда серии 802. Основу силовой установки составляет разработанный компанией MTU, которая входит в группу Rolls-Royce, 12-цилиндровый V-образный дизель с системой селективной каталитической нейтрализации, обеспечивающей снижение выбросов вредных веществ. Дизель соответствует требованиям европейских экологических норм уровня IIIB.

Летом 2017 г. через порт Саутгемптон в Великобританию будут доставлены первые два пятивагонных поезда и один девятивагонный. Планируется провести их испытания на проходящем по морскому побережью участке Эксетер — Ньютон-Аббот магистрали Great Western. Техническое обслуживание поставленных Hitachi Rail Italy поездов обеспечит новое депо Сток-Гиффорд близ Бристоля.

Согласно графику поставок все 93 поезда серий 800 и 802, заказанных для магистрали Great Western, поступят в эксплуатацию к концу 2019 г.

Вторник | 07.03.2017 | 13:39

[Источник rostransport.com](http://rostransport.com)

"РЖД-ЛОГИСТИКА" ОРГАНИЗОВАЛА ДОСТАВКУ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОЕЗДА TALGO-250 В УЗБЕКИСТАН

АО «РЖД Логистика» совместно со структурами холдинга РЖД доставило в Узбекистан по индивидуально разработанной технологии высокоскоростной поезд (ВСП) Talgo-250.

Спецсостав с поездом отправился из Санкт-Петербурга вечером 28 февраля и прибыл на станцию Уртааул Узбекской железной дороги 4 марта. Время в пути составило всего 4 суток, средняя скорость состава – около 1100 км/сутки.

Первый этап логистической цепочки был организован морским перевозчиком на пароме из испанского порта Бильбао в порт Санкт-Петербурга и занял 8 суток.

Для реализации проекта АО «ВНИИЖТ» разработало индивидуальную техническую инструкцию о порядке транспортировки поезда. В соответствии с ней ВСП (11 пассажирских вагонов и 2 локомотива) перевозился так называемой сплоткой подвижного состава, включающей, кроме самого Talgo-250, 1 тепловоз, 10 единиц моторвагонного подвижного состава и 4 пассажирских вагона. Вес ВСП составил 306 тонн, длина — 183 метра. При этом общий вес и протяженность сборного поезда достигли впечатляющих цифр: 1100 тонн и более 700 метров соответственно.

«Мы использовали нестандартную технологию — вели Talgo-250 на его собственных осях, но с неработающими тормозами. Движение обеспечивал локомотив, а для торможения использовался моторвагонный подвижной состав, размещенный в голове и хвосте ВСП. Для сохранности внешнего вида Talgo-250 был обшит плотным картоном, защищающим его от возможных повреждений. Весь процесс перевозки контролировала бригада техников и сопровождающего персонала из 34 человек, разместившаяся в пассажирских вагонах, — представители России, Узбекистана и испанского завода-производителя», — рассказал заместитель директора по логистике АО «РЖД Логистика» Юрий Комендантский.

В начале апреля 2017 года ожидается аналогичная отправка второго поезда Talgo-250 по тому же маршруту.

Китай запустил новые высокоскоростные поезда собственной разработки

Впервые в мировой практике два поезда разных моделей могут быть соединены в один для прохождения маршрута

По маршруту Пекин – Гуанчжоу начали курсировать два высокоскоростных пассажирских поезда, полностью соответствующих государственным стандартам Китая. Разработка и производство этих поездов являются исключительно собственной заслугой КНР, сообщает CNTV.

В отличие от эксплуатируемых в настоящее время в Китае высокоскоростных поездов других серий, которые были изготовлены с применением зарубежных технологий, эти поезда были полностью разработаны и произведены в КНР. Два поезда новой модели созданы на разных предприятиях. Первый – «Синий дельфин» – собран на заводе в Циндао; второй – «Золотой Феникс» – создан в Чанчуне. При этом два поезда могут быть соединены в один для прохождения маршрута. В этом случае один водитель в кабине машиниста может управлять двумя поездами одновременно. Соединение высокоскоростных поездов разных моделей – первый случай в мировой железнодорожной практике.

Как отметил главный инженер Китайской академии наук железнодорожного транспорта Чжао Хунвэй, машинист может видеть на экране все данные о состоянии поезда. Также он может узнать всю информацию о присоединённом поезде посредством специально созданного канала сетевой передачи данных.

Одна из главных особенностей новых поездов – еще более обтекаемый и гладкий дизайн, благодаря которому уменьшились сопротивление воздуха и шум.

По словам главного исследователя Китайской академии наук железнодорожного транспорта Лу Яна, благодаря внедрению китайских стандартов производства высокоскоростных поездов обеспечивается единство и в обслуживании, ремонте и замене деталей. Это помогает снизить стоимость эксплуатации и ремонта.

На разработку новых поездов ушло около четырех лет. Впервые данная модель была опробована в августе прошлого года на железной дороге, соединяющей китайские города Далянь и Шэньян в провинции Ляонин.

Теперь они будут эксплуатироваться на отрезке Пекин – Гуанчжоу. Время в пути по маршруту протяженностью 2200 км займет менее 10 часов.

Сегодня в Китае работают высокоскоростные железные дороги общей протяженностью 22 тыс. км, это уже более 60% общемирового показателя. Согласно статистике, более половины пассажиропотока на железнодорожном транспорте Китая за 2016 год пришлось именно на высокоскоростные поезда.

Ирина Таранец



РЖД купит 22% акций "Железных дорог Якутии"

Совет директоров ОАО "Российские железные дороги" одобрил приобретение у АО "АК "Железные дороги Якутии" (ЖДЯ) 22,08% обыкновенных акций общества дополнительного выпуска за 912,717 млн рублей. Акции приобретаются в рамках размещения выпуска.

Форма оплаты ценных бумаг - доля в праве собственности на объект незавершенного строительства пускового комплекса участка железнодорожной линии Беркакит - Томмот или иное имущество, включая денежные средства. После приобретения пакета акций доля РЖД в уставном капитале ЖДЯ может составить менее 50%.

Развитие сети железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2015 года в соответствии с проектом подпрограммы "Железнодорожный транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)"



Понедельник | 06.03.2017 | 04:14

[Источник rostransport.com](http://rostransport.com)

НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ 10-01 МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТ В 2018 ГОДУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) рассчитывает на принятие нового тарифного прейскуранта 10-01 (основного тарифного документа РЖД) до конца 2018 года, следует из приложения к проекту Национального плана развития конкуренции на 2017-2019 годы.

Утверждение нового тарифного прейскуранта ОАО "РЖД" (в том числе выделение локомотивной составляющей тарифа в необходимой валовой выручке субъекта регулирования) не позднее конца 2018 года", - говорится в документе.

В октябре 2016 года газета "Коммерсантъ" со ссылкой на неназванные источники сообщила, что сроки принятия нового прейскуранта РЖД перенесены на 1 января 2019 года.

Ранее предлагалось ввести прейскурант до 1 января 2020 года, потом - до 31 декабря 2020 года. По оценкам участников рынка, это предельно сжатый, но более или менее реалистичный срок.

Как сообщили "Ъ" источники, знакомые с ходом встречи, принципиальные решения по прейскуранту были приняты на совещании у первого вице-премьера Игоря Шувалова еще 6 октября.



Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области ВСМ подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
