

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 15.05– 19.05

- [1. В США строят первую в мире железную дорогу на понтонах](#)
- [2. Deutsche Bahn удваивает количество запчастей, созданных на 3D-принтере](#)
- [3. В Bombardier опровергают слухи о слиянии с Siemens](#)
- [4. Alstom представил программу Mastria для управления всеми видами транспорта в крупных мегаполисах](#)
- [5. Китай установил в Польше крупнейшую в мире систему досмотра контейнерных поездов](#)
- [6. В Домодедово внедрят новую систему контроля за движением пассажиров](#)
- [7. Монорельсовую дорогу в Москве переделают в трамвайные линии](#)
- [8. Вирус атаковал IT-систему РЖД, он локализован и уничтожается](#)
- [9. Синхронизация расписания электричек с авиарейсами во Владивостоке увеличила пассажиропоток на 13,7 тыс. человек за первые четыре месяца 2017 года](#)
- [10. Индия построит высокоскоростную магистраль за японские иены](#)
- [11. ОАО «РЖД» рассчитывает увеличить объем кредитования строительства ВСМ со стороны китайских партнеров](#)
- [12. Россия и Китай подпишут межправительственное соглашение по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в июле 2017 года](#)

p.s.

Вторник | 16.05.2017 | 16:24

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

В США строят первую в мире железную дорогу на понтонах

Согласно проекту, мост будет выдерживать одновременно два состава весом в 300 тонн

Самый длинный в мире плавающий мост превратится в первую в мире понтонную железную дорогу, сообщает издание citylab.com. Строительство железнодорожного моста на понтонах через озеро Вашингтон в Сиэтле оценивается в \$4,6 млрд.

Самый длинный понтонный мост в мире изначально строился как автомобильный и был призван заменить старый автомобильный мост, спущенный на озеро в 1963 году. За полвека эксплуатации мост уже погрузился в воду на 30 сантиметров и покрылся сетью трещин, совокупная длина которых составила 9 тыс. километров.

Новый мост SR 520 оказался длиннее предыдущего на 40 метров. Длина его понтонной части составила 2350 метров. Ширина сооружения составляет 50 метров. Строительство моста велось с 2011 года и обошлось национальному оператору в \$4,6 млрд. Мост поддерживают 23 гигантских понтона. Согласно проекту по строительству железнодорожного моста, мост будет выдерживать одновременно два состава весом в 300 тонн, развивающих скорость до 88 км/ч.

Понтонный мост - мост, имеющий плавучие опоры-понтонны. Основное применение понтонных мостов - организация временных переправ через водные преграды при аварии или во время ремонта постоянных мостов, в военном деле, при ликвидации последствий стихийных бедствий и других. Однако встречаются и постоянно функционирующие понтонные и наплавные мосты. Самым длинным понтонным мостом до сих пор считался мост, пересекающий залив Ханчжоу в Восточно-Китайском море, а также реку Цяньтан, длиной 36 км.

В России первый понтонный мост построили на реке Томь в Кузбассе. Сооружение длиной 750 метров соединяет село Поломошное и Юргу. Мост открыли в 2013 году, над его сооружением 3 года работали специалисты из Томска. На строительство ушло 250 млн рублей. Мост является разводным и позволяет пропускать по Томи суда.

Бэлла Ломанова

Вторник | 16.05.2017 | 17:29

[Источник cfts.org.ua](http://cfts.org.ua)

Deutsche Bahn удваивает количество запчастей, созданных на 3D-принтере

Немецкий железнодорожный оператор Deutsche Bahn сообщил, что активно внедряет технологию 3D-печати. Так, с помощью таких принтеров уже было создано более тысячи запчастей для поездов. К концу года будет произведена еще тысяча деталей, передает РЖД-Партнер.

А к концу 2018 года на принтере напечатают более 15 тыс. деталей. "Для ремонта нам необходимы запасные части в кратчайшие сроки. 3D-печать помогает нам в этом. Печать - это быстро, удобно, и дешевле, чем обычное производство", - отмечает исполнительный директор по ремонту Уве Фрезенборг.

"Многие запчасти, которые требуют замены, очень старые. Ранее часто у нас просто не было файла, который помог бы создать деталь. Приходилось использовать рисунок. Новые технологии позволяют использовать уже имеющуюся деталь для создания ее копии", - говорят в компании.

Изготовление деталей методом трехмерной печати все больше внедряется в промышленность. Так, Airbus ранее договорился о поставках напечатанных компонентов из никелевых суперсплавов и титановых деталей фюзеляжа.

А Maersk, например, печатает запчасти для судов на 3D-принтерах прямо в море...



Пятница | 19.05.2017 | 12:17

[Источник cfts.org.ua](http://cfts.org.ua)

В Bombardier опровергают слухи о слиянии с Siemens

Генеральный директор Bombardier Transportation Лорен Троже заявил, что не ожидает изменения структуры собственников Bombardier Transportation. Такой комментарий дал глава компании изданию International Railway Journal в кулуарах форума UITP Global Summit 2017 относительно слухов о возможном слиянии Bombardier и Siemens.

"У нас есть два акционера: Bombardier и Caisse de Depot et Placement du Quebec (CDPQ), эти два акционера сегодня определяют будущее компании, и я не могу комментировать их намерения, - отметил Троже. - Однако я не думаю, что у них есть планы изменить структуру".

В прошлом месяце появились сообщения о том, что Siemens и Bombardier ведут переговоры об объединении своих железнодорожных бизнесов, чтобы успешно конкурировать с объединенной китайской корпорацией CRRC Corp. Reuters сообщал, что переговоры уже находятся на довольно продвинутой стадии.

Троже признал, что конкуренция с китайскими производителями усилится, но выразил уверенность в том, что Bombardier "сохранит свое лидерство" в силу превосходства своих технологий и качества продукции при условии успеха начатой в прошлом году реформы компании.

Троже также акцентировал успех компании на китайском рынке. По его словам, в прошлом году около 1,5 млрд долларов продаж Bombardier пришлось на китайский рынок.

Выручка Bombardier Transportation в прошлом году составила 7,5 млрд долларов США, операционная выручка EBIT - 396 млн долларов, маржа EBIT - 5,2%. По итогам первого квартала текущего года компания нарастила выручку на 2% к уровню годом ранее до 1,9 млрд долларов, показатель EBIT увеличился почти в 6 раз до 134 млн долларов.

Напомним, штаб-квартира у Bombardier Transportation, как и у Siemens, находится в Германии - в Берлине (у Siemens в Мюнхене).

Среда | 17.05.2017 | 16:29

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

Alstom представил программу Mastria для управления всеми видами транспорта в крупных мегаполисах

Система не только управляет пассажиропотоками железнодорожного и общественного транспорта, но и прогнозирует изменения трафика

Концерн Alstom в рамках международного саммита общественного транспорта UITP - 2017, проходящего в Монреале, представил несколько интеллектуальных инноваций, которые гарантируют, что железнодорожная система в будущем сможет интегрироваться с другими видами транспорта и станет более эффективной для операторов и более удобной для пассажиров, сообщает портал форума UITP-2017.

Особую ставку французская компания делает на технологию Mastria. Это интеллектуальное программное обеспечение, которое собирает информацию о движении поездов, трамваев, автобусов и метро с учетом количества пассажиров на станциях и остановках общественного транспорта. Анализ данных о пассажиропотоке всех видов транспорта позволяет Mastria предлагать эффективные решения по управлению различными видами транспорта и их интеграции для удобства пассажиров.

Кроме того, система может прогнозировать потребности пассажиров. Например, если в течение недели ожидаются сложные погодные условия, программа подготовит антикризисный план по увеличению числа поездов или автобусов с учетом отказа многих жителей от поездок на личных машинах.

Как отмечается в презентации Alstom, повышение мобильности остается одной из самых больших проблем, стоящих перед крупными мегаполисами. Самой главной целью в процессе внедрения цифровых технологий является безопасность инфраструктуры, устойчивость и эффективность транспортных систем.

Alstom на выставке также представил ещё две технологии: Optimet и UrbanMap. В режиме реального времени информационная система UrbanMap предоставит информацию по пересадкам на другие виды транспорта на станциях метро, а приложение Optimet покажет пассажиру насколько заполнены вагоны поезда. Оба программы позволят обеспечить более плавные пассажиропотоки на транспортных узлах.

Alstom — один из признанных мировых лидеров на рынке производителей железнодорожной техники. В России Alstom является акционером российской группы «Трансмашхолдинг», предприятия которой выпускают электропоезда, тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и метро.

Китай установил в Польше крупнейшую в мире систему досмотра контейнерных поездов

Система складывающихся сидений позволит перевозить грузы в пассажирских поездах

Китай установил на польской таможне крупнейшую в мире систему досмотра контейнерных поездов, которая позволяет проводить проверку без остановки или замедления движения составов, передает РЖД-Партнер со ссылкой на ТАСС.

Досмотровый комплекс позволит сократить сроки таможенного оформления и, соответственно, доставки грузов на интермодальном сервисе China Express Express (CRE), отмечает издание.

В прошлом году Госкомитет по развитию и реформе КНР, отвечающий за планирование и реализацию стратегии устойчивого развития национальной экономики, разработал пятилетний план развития железнодорожного коридора, связывающего Китай с Европой, получившего название China Railway Express.

Стратегия предусматривала консолидацию всех анонсированных маршрутов в три сервиса, совершенствование таможенного оформления, а также развитие грузовой инфраструктуры. Первый поезд под брендом CRE прибыл в Варшаву в июне 2016 года из Чэнду, столицы центральной китайской провинции Сычуань.

Китай планирует реконструировать железную дорогу Будапешт-Белград

Китай намерен реконструировать железную дорогу Будапешт-Белград. "Дочка" China Railway Group уже выиграла соответствующий тендер, но пока не приступает к работам, изучая финансовую состоятельность проекта, стоимость которого предварительно оценивается в 2,89 млрд долларов.

Китай достиг соглашения с Венгрией и Сербией по проекту совместного строительства железной дороги между этими двумя странами еще в конце 2013 года. Полная протяженность пути составляет 350 километров, из которых 160 километров на территории Венгрии. В настоящее время большая часть железной дороги является односторонней, а инфраструктура изрядно устарела.

Первая фаза строительства предполагает модернизацию участка дороги Будапешт-Белград, которая заключается в обеспечении возможности следования скоростных поездов по этому маршруту. Следующий этап - Ниш-Скопье.

Спустя два года после подписания соглашения в ноябре 2015 года China Railway объявила, что ее дочерняя компания выиграла тендер на строительство железной дороги в Венгрии.

Балканский проект стал первым выходом на рынки ЕС для китайских железнодорожных предприятий. Маршрут на стыке Евразийского континента является одним из стратегических для реализации программы "Один пояс - один путь". Как важный транспортный коридор в Средней и Восточной Европе, который строится с участием китайских предприятий, железная дорога Венгрия-Сербия будет обеспечивать непрерывный транспортный поток из греческого порта Пирей, который контролирует китайская COSCO, в страны Западной Европы.

Беларусь предложила китайцам построить высокоскоростную железную дорогу ЕС-Россия

Беларусь предложила китайской стороне построить высокоскоростную железную дорогу, которая связала бы через белорусскую территорию ЕС и Россию. Соответствующие переговоры с руководством Китайской железнодорожной строительной корпорации (CRCC) проведены в Пекине, сообщает Белта.

"Договорились проработать возможность строительства высокоскоростной железной дороги от границы с ЕС до Минска и к границе с Россией. Для детального обсуждения перспектив и условий их реализации в июне китайские компании посетят Беларусь и проведут переговоры с заинтересованными ведомствами и организациями", - рассказали в Минэкономике Беларуси.

В качестве перспективных направлений сотрудничества стороны отметили участие компаний CRCC в дальнейшем создании инфраструктуры и объектов индустриального парка "Великий камень", а также третьей линии минского метро.

Корпорация CRCC специализируется на строительстве высокоскоростных железных дорог, метро, автомагистралей, мостов, тоннелей, объектов недвижимости и ведет бизнес более чем в 100 странах мира. CRCC занимает третье место в рейтинге крупнейших подрядчиков мира (Top 250 Global Constructors).

Дочерние компании CRCC зарегистрировали в Беларуси свои официальные представительства. Компания China Railway 25th Bureau Group - генподрядчик на объектах торгово-логистического комплекса China Merchants Group в парке "Великий камень".

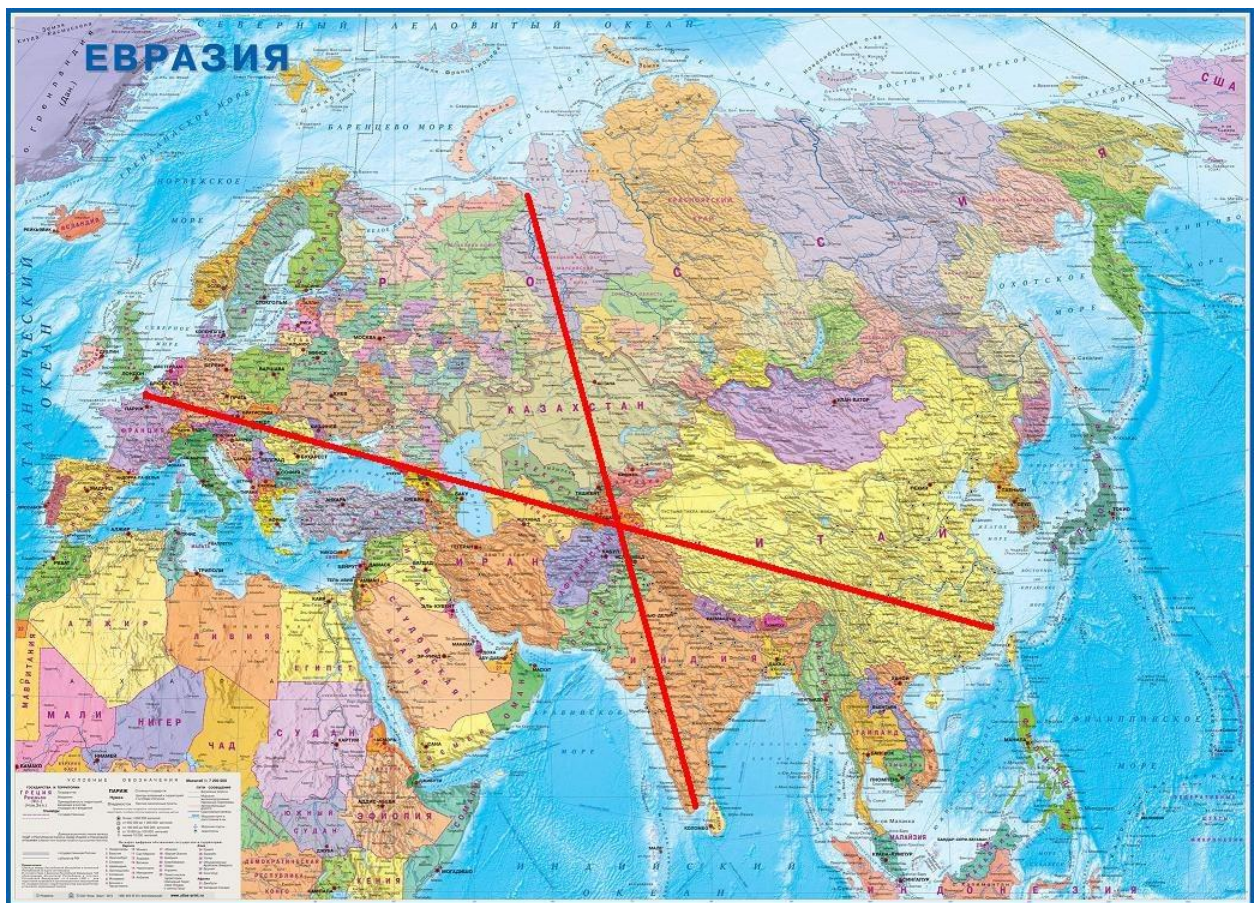
Китай построит железную дорогу между Афганистаном и странами Центральной Азии...

Посол Китая в Кабуле Яо Джинг заявил, что Китай планирует построить железную дорогу между Афганистаном и странами Центральной Азии.

Проект планируется реализовать в рамках стратегии «Один пояс и один путь», которая очень важна для Китая, заявил посол в интервью афганскому телеканалу «Ариана-ТВ».

Пресс-секретарь министерства общественных работ ИРА Мехди Рохани, в свою очередь, заявил, что для Афганистана крайне важно участие в данном региональном проекте, и его роль в транзите товаров может стать очень большой. Аналогичное заявление сделал и официальный представитель Торгово-промышленной палаты Афганистана Саям Песарлай.

Экономические эксперты сходятся во мнении, что Китай планирует улучшить безопасность в Афганистане и регионе в целом посредством торгово-экономического развития. Отметим, что одной из главных причин, по которым некоторые афганцы присоединяются к боевикам, являются нищета и безработица.



Среда | 17.05.2017 | 10:14

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

В Домодедово внедрят новую систему контроля за движением пассажиров

Аэропорт Домодедово запустит систему контроля за движением пассажиров Passenger Access Control (PAC) при прохождении предполетного контроля. Система начнет работу в июне в период проведения Кубка конфедераций по футболу, сообщает пресс-служба аэропорта.

Система будет фиксировать время входа пассажиров в зоны предполетного и таможенно-паспортного контроля аэропорта, что позволит определять нахождение пассажира в терминале, а также не допустить в зону вылета пассажира, рейс которого уже был отправлен или осуществляется не из аэропорта Домодедово.

"Благодаря внедрению системы PAC мы сможем улучшить качество сервиса, сделав удаленную регистрацию, в том числе с помощью смартфонов, более простой и удобной. Кроме того, новое решение повысит уровень авиационной безопасности на территории аэровокзала", - приводит пресс-служба слова руководителя проекта по внедрению PAC Олега Коршунова.

Кроме того, нововведение позволит отказаться от распечатывания посадочных талонов - все считывающие устройства в аэропорту смогут распознать штрих-код с мобильных устройств.

Среда | 17.05.2017 | 13:35

[Источник railways.by](http://railways.by)

Монорельсовую дорогу в Москве переделают в трамвайные линии

Руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев отметил, что трамвайный режим будет более эффективен

Линия монорельса в Москве будет переделана в трамвайную, работы начнутся в 2018 году. Об этом журналистам сообщил руководитель департамента строительства столицы Андрей Бочкарев.

"В 2018 году планируем приступить к форматированию монорельсовой дороги в конструкцию трамвайного назначения. Трамвайный режим будет намного эффективней, чем монорельсовый транспорт. Часть монорельса будет демонтирована и получится одна большая длинная трамвайная горка", - сказал он.

По его словам, в рамках адресной инвестиционной программы будет построено четыре крупные линии для трамваев.

"Будет построено 24 километра путей, четыре крупных линии, от 3-й Владимирской улицы до района Ивановское, от станции метро "Пражская" до района Бирюлево, от Лианозово до ближайшей станции метро и от Павелецкого вокзала до микрорайона Загорье", - пояснил Бочкарев.

Адресная инвестиционная программа представляет собой документ, устанавливающий распределение, предусмотренных в госпрограммах Москвы и непрограммных расходах бюджета столицы на очередной финансовый год и плановый период, средств городского бюджета, бюджетных ассигнований на реализацию инвестиционных проектов.

Вторник | 16.05.2017 | 10:15

[Источник railways.by](http://railways.by)

Вирус атаковал IT-систему РЖД, он локализован и уничтожается

Вирусная атака была проведена на IT-систему ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), сейчас вирус уже локализован, идут работы по его уничтожению. Об этом сообщили ТАСС в компании.

«На IT-систему РЖД была произведена вирусная атака, вирус в настоящее время локализован, проводятся технические работы по его уничтожению и обновлению антивирусной защиты», - сказали в компании.

В РЖД подчеркнули, что благодаря оперативным административно-управленческим решениям сбоев в технологическом процессе не было, перевозки пассажиров и грузов осуществляются в рабочем режиме.

Накануне стало известно о вирусных атаках в нескольких десятках стран. В России нападению подверглись компьютеры крупнейших компаний и федеральных министерств, в том числе Сбербанка, «Мегафона», МВД и МЧС. Создатели вируса-вымогателя WannaCry получили от своих жертв более \$42 тысяч.

Железные дороги государств – участников Содружества договорились о совместном противодействии кибератакам...

Межгосударственная информационная сеть, которой объединены национальные центры железных дорог государств – участников Содружества, успешно выдержала крупнейшую вирусную атаку, произошедшую на днях по всему миру.

Об этом сообщил 18 мая в своем выступлении первый вице-президент ОАО "РЖД" Анатолий Краснощёк на 66-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – Участников Содружества, проходящем в Москве.

Он напомнил, что результатом вирусной атаки стало выведение из строя электронных систем нескольких сотен тысяч пользователей по всему миру. В России нападению подверглись десятки тысяч компьютеров.

– Российским железным дорогам тоже не удалось избежать этой глобальной кибератаки. Но благодаря профессионализму IT-специалистов и оперативным административно-управленческим решениям серьезных сбоев в технологическом

процессе не было. Слаженная работа сотрудников движенического и информационного блоков холдинга "РЖД" позволила предотвратить возможную остановку в движении поездов и работе информационной инфраструктуры компании, – отметил Анатолий Краснощёк.

Общее информационное пространство охватывает все национальные вычислительные центры железных дорог Содружества. Для координации их деятельности функционирует информационно-вычислительный центр железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА). Обмен данными позволяет собирать оперативную и статистическую отчетность, а также обеспечивать работу автоматизированного банка данных вагонов и контейнеров, системы управления пассажирскими перевозками и электронного резервирования мест "Экспресс-3". На основе данных ИВЦ ЖА также осуществляются взаиморасчеты между железными дорогами за предоставленные услуги.

– Учитывая, что наши железные дороги работают в непосредственном контакте, считаю необходимым поручить комиссии по информатизации Совета проработку взаимодействия наших железных дорог в условиях возможных массивов кибератак, – сказал Анатолий Краснощёк.



Четверг | 18.05.2017 | 10:25

[Источник press.rzd.ru](http://press.rzd.ru)

Синхронизация расписания электричек с авиарейсами во Владивостоке увеличила пассажиропоток на 13,7 тыс. человек за первые четыре месяца 2017 года

Меры, направленные на повышение качества обслуживания пассажиров, обсудили сегодня на заседании региональной оперативной комиссии Дальневосточной железной дороги. В совещании, помимо железнодорожников, приняли участие представители органов власти дальневосточных субъектов, надзорных и контролирующих ведомств.

Важным направлением названо развитие пассажирских сервисов и услуг, а также гибкая политика в отношении клиентов. Определенные шаги в этом направлении делаются уже сегодня. Так, для общего удобства было скорректировано расписание электричек между Владивостоком и аэропортом Кневичи. Теперь оно теснее увязано с движением воздушных судов. В результате, по информации ОАО "Экспресс Приморья", за первые четыре месяца этого года пассажиропоток на маршруте вырос на 13,7 тыс. человек.

Развивается и сеть терминалов для безналичного расчета. Последний из них установлен в апреле на вокзале Партизанска. Также расширена зона обслуживания мобильного приложения "Пригород" на Хабаровский край и Еврейскую автономную область. В сфере дальних перевозок обновляется подвижной состав. Напомним, в январе 2017 года Дальневосточный филиал АО "ФПК" получил 26 новых плацкартных вагонов. В настоящий момент они курсируют в составе фирменных поездов №667 Хабаровск – Комсомольск и №81 Тынды – Благовещенск.

Отмечено, что в ближайшие годы объектам пассажирских обустройств будет уделяться повышенное внимание. В том числе речь идет о пассажирских платформах, лестницах, навесах и многом другом, чем могут пользоваться люди, отправляясь в поездки. На первом этапе в 2018-2019 годах планируется привести к надлежащему техническому состоянию подобные объекты в 100-километровой зоне от Владивостока, Биробиджана, Тынды и Южно-Сахалинска. В 2019-20 годах – на аналогичных отрезках от Вяземского, Облущья и Уссурийска. Соответствующие программы начальник ДВЖД Николай Маклыгин поручил разработать до начала июля и октября.

Индия построит высокоскоростную магистраль за японские цены

Проект VSM между Мумбаи и Ахмедабадом предусматривает предоставление Японией кредита на 50 лет

Строительство высокоскоростной железной дороги в Западной Индии планируется начать в 2018 году, сообщает railway-technology.com. Проект стоимостью 14,5 млрд долларов станет аналогом всемирно известной высокоскоростной железной дороги "Синкансэн" и поможет существенно сократить время поездки между двумя крупными индийскими мегаполисами – Мумбаи и Ахмедабадом.

Высокоскоростная железнодорожная магистраль проектируется для движения поездов на скорости 350 км/ч. Реализация проекта станет настоящей революцией железнодорожного транспорта в Индии.

Проект строительства скоростной железной дороги длиной 650 километров был утверждён 9 декабря 2016 в Мумбаи. Партнерами в его реализации станет Агентство международного сотрудничества Японии, Министерство путей сообщения Индии и Национальная железнодорожная корпорация Индии. Согласно проекту, HSR линия соединит Мумбаи, столицу штата Махараштра, с городом Ахмадабад на западе Индии, вторым самым густонаселенным мегаполисом в Индии.

Железная дорога будет проходить вдоль побережья Аравийского моря с остановками в крупных городах Сурат и Вадодара. Всего на протяжении индийской VSM предусмотрено 11 станций. На высокоскоростной линии предполагается запустить поезда длиной от 10 до 16 вагонов, причем вместимость каждого поезда составит от 1300 до 1600 пассажиров. Отметим, что часть железнодорожной линии будет проложена через подводный тоннель длиной в 21 километр между Тхане и Вирар. Тоннель планируется проложить под руслом реки Тхане вблизи Мумбаи. Необходимость строительства тоннеля обусловлена тем, что во время сезона муссонов река разливается и может повредить надземную железнодорожную инфраструктуру.

Япония, которая имеет многолетний опыт в области разработки и запуска высокоскоростных железнодорожных путей, окажет финансовую поддержку проекта в форме кредита на 50 лет. Размер кредита пока не анонсируется. Сейчас Индийские железные дороги проводят технико-экономические обоснования по строительству скоростных дорог по маршрутам Дели - Мумбаи, Мумбаи - Ченнаи, Дели - Калькутта, Дели

- Нагпур и Мумбаи - Нагпур, где также планируется построить железные дороги, рассчитанные на движение поездов на скорости в 300 км/ч.

в Индии к 2025 году планируют полностью перевести железную дорогу на солнечную энергию. В случае успеха пилотного проекта практически каждая железнодорожная станция в стране будет оборудована солнечными батареями. Производимая энергия будет использоваться для питания пригородных и скоростных поездов в Индии.

Бэлла Ломанова

Таиланд приступит к строительству высокоскоростных железных дорог (\$5,2 млрд)...

Таиланд и Китай в июне текущего года подпишут соглашение о строительстве высокоскоростной железной дороги из Бангкока до тайской провинции Накхоратчасима, заявил министр транспорта Таиланда Акхом Темпиттаяпайсит.

Проект стоимостью около 180 млрд бат (\$5,2 млрд) станет частью плана по строительству железной дороги, связывающей Таиланд с Китаем через Лаос. В результате в Таиланде впервые появится высокоскоростная железная дорога.

Тайская сторона возьмет на себя финансирование и постройку, Китай же будет отвечать за проектирование и железнодорожные перевозки. Пекин участвует в проекте в рамках инициативы "Один пояс, один путь", нацеленной на укрепление торговых отношений с соседними странами.

Также тайские власти рассматривают возможность строительства железной дороги, которая соединит Бангкок с севером Таиланда. Этот проект планируется осуществить при поддержке Японии.

Четверг | 18.05.2017 | 16:41

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

ОАО «РЖД» рассчитывает увеличить объем кредитования строительства ВСМ со стороны китайских партнеров

Кроме того, ставка кредитных средств, предоставляемых компаниями КНР на реализацию проекта, может снизиться

Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Александр Мишарин в кулуарах заседания Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ заявил, что ОАО «РЖД» предлагает китайским партнерам увеличить объем кредита на строительство высокоскоростной магистрали Москва - Казань и снизить процентную ставку по нему.

«Мы им передали наши условия: снижение процентной ставки и увеличение объема кредита», - пояснил Александр Мишарин.

По словам первого вице-президента ОАО «РЖД», конечные параметры предоставления кредитных средств на реализацию проекта ВСМ Москва - Казань должна определить китайская сторона.

Ранее параметры участия китайских компаний в финансировании строительства ВСМ Москва - Казань предусматривали предоставление кредита в размере 400 млрд рублей по ставке 4% годовых на срок 20 лет.

В то же время консорциум «Немецкая инициатива», объединяющий Siemens AG, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании, предложил профинансировать строительство высокоскоростной магистрали Москва - Казань на 2,7 млрд евро и привлечь в проект до 800 млн евро.

Общая стоимость строительства ВСМ Москва - Казань оценивается в 1 трлн 260 млрд рублей.

Участок Москва - Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва - Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока.

Протяженность ВСМ Москва - Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа.

Вторник | 16.05.2017 | 16:36

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

Россия и Китай подпишут межправительственное соглашение по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в июле 2017 года

Министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка заявил, что по транспортному коридору «Приморье-1» хорошо растет грузооборот

Межправительственное соглашение между Россией и Китаем о развитии международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» может быть подписано во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в РФ в июле. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на заявление министра РФ по развитию Дальнего Востока Александра Галушку.

«Я в рабочем порядке общался с коллегами из китайского правительства, партнерами из Государственного комитета по развитию и реформам (ГКРР) и Министерства коммерции. Мы «сверили часы», провели обзор, куда мы движемся, над чем работаем. У нас готовится ряд серьезных документов. Одно из них — это межправительственное соглашение по МТК «Приморье-1», «Приморье-2» с ГКРР (Государственный комитет по развитию и реформе КНР), которое должно быть утверждено в июле во время визита в РФ председателя КНР Си Цзиньпина», — рассказал Галушка.

Также министр РФ по развитию Дальнего Востока отметил, что грузооборот по международному транспортному коридору «Приморье-1» демонстрирует положительную тенденцию роста.

«Проекты «Приморье-1», «Приморье-2» очень перспективные и хорошие. На них Россия и Китай могут научиться хорошо сопрягаться друг с другом на экономическом, логистическом и человеческом уровнях. Уже сегодня эти коридоры заработали, более того, по транспортному коридору «Приморье-1» хорошо растет грузооборот», — подчеркнул он.

Ранее «Гудок» сообщал, что по международному транспортному коридору «Приморье-1» за январь-апрель 2017 года перевезено более 3,2 тыс. контейнеров. Объем транзита в январе-апреле 2017 года сопоставим с результатами всего 2016 года, когда МТК принял 3247 TEU. Большим шагом в реализации транзитного потенциала МТК «Приморье-1» стало формирование твердого графика поездов: время следования по территории России составило 13 часов.

Вместе с тем, Галушка акцентировал внимание и на некоторые проблемные моменты. «Мы хотим, чтобы работали круглосуточно и 7 дней в неделю пункты пропуска с китайской стороны так же, как они уже функционируют с российской», — сказал он.

Министр также заострил внимание на необходимости согласованного подхода при оценке основных показателей проекта. «Мы хотели бы одинаково понимать объем грузовой базы, которая пойдет по этим транспортным коридорам с обеих сторон. Есть оценка компании McKinsey о том, что это минимум 45 млн тонн. Китайские партнеры подтверждают, что они эту оценку знают», — отметил Галушка.

Международный транспортный коридор (МТК) «Приморье-1» свяжет приграничный китайский город Суйфэньхэ, станцию «Гродеково», Пограничный район Приморья и порты на востоке края. По этому коридору грузы из китайской провинции могут следовать кратчайшим маршрутом в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через российские порты на востоке Приморья.

Международный транспортный коридор (МТК) «Приморье-2» — один из двух транспортных коридоров между Китаем и российским Дальним Востоком, которые дают северо-восточным провинциям КНР кратчайший выход к морю, Японии, Южной Корее и другим странам региона через Приморский край. Планируется, что потенциальный объем грузовой базы МТК «Приморье-2» к 2030 году составит 23 млн тонн зерновых (пшеница, соя, рис), 15 млн тонн контейнерных грузов. Верхнеуровневая оценка инвестиций в проект МТК «Приморье-2» составляет около 170 млрд руб.

Анна Булаева

Минвостокразвития предлагает создать компанию для управления МТК...

Ведомство готово заключить с Китаем межправительственное соглашение о развитии международных транспортных коридоров

Совместная российско-китайская компания может быть создана для управления международными транспортными коридорами (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Об этом заявил Министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка на международном экономическом форуме «Один пояс – один путь» в Пекине, сообщает пресс-служба ведомства.

Глава Минвостокразвития отметил, что ведомство готово предложить межправительственное соглашение о развитии транспортных коридоров между Государственным комитетом по реформе и развитию КНР и Министерством РФ по развитию Дальнего Востока.

Как подчеркнул министр, международные транспортные коридоры – очень перспективное и взаимовыгодное направление. Известна сложность в конкурентном ограничении, которое есть на Северо-Востоке Китая – удаленность внутренних портов. Но близко российские порты, и китайские грузы могут быть быстро и удобно доставлены из российских портов. Выигрывает экономика северо-восточных провинций Китая, она становится более конкурентной, а российская сторона выигрывает на грузопотоке. Это пример практического сопряжения наших экономик, экономического пояса «Шелковый путь» и Евразийского союза на Дальнем Востоке.

Президент России Владимир Путин в своем выступлении на церемонии открытия Международного форума «Один пояс – один путь» в Пекине обозначил необходимость расширения транспортных инфраструктурных проектов: снимать инфраструктурные ограничения для интеграции и создавать систему современных, связанных транспортных коридоров. Россия последовательно модернизирует морскую, железнодорожную, автомобильную инфраструктуру, расширяет пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

По итогам открытия форма министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка сообщил, что российской стороной проделана большая работа по расширению возможностей в рамках существующих МТК.

Как отметил Александр Галушка, Россия готова создать бесшовный коридор для китайских грузов. Уже сегодня действует закон, по которому пункты пропуска через границу в рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» работают круглосуточно. Кроме того, упрощен режим контроля – вместо нескольких теперь определен единый контрольный орган. Предоставлено право электронного декларирования грузов. Китайская сторона также планирует перейти на круглосуточный режим.

МТК соединяют северо-восточные провинции Китая с портами Приморского края и позволяют существенно снизить издержки китайских грузоотправителей. По оценкам международных экспертов, грузовая база коридоров может достигать до 45 млн тонн ежегодно, а совокупная экономия китайских грузоотправителей – до 7 млрд юаней в год.

Ирина Таранец,

В Хабаровском крае Корейцы могут построить логистический центр...

Крупная делегация торгово-промышленной палаты города Пусана прибыла впервые в краевую столицу. В рамках поездки ее представители встретились с мэром краевой столицы и обсудили перспективы взаимодействия. Одной из идей стало строительство логистического центра.

Делегация с бизнес-миссией отправилась в небольшое турне, куда вошли Хабаровск и Владивосток. В последнем они уже бывали несколько раз, а вот в столицу Дальнего Востока прибыли впервые. Планов у гостей много, но сначала они приняли решение ознакомиться с регионом, поэтому отправились на завод "Востокметаллогургремонт", затем посетили площадку "Авангард" и встретились с мэром города Александром Соколовым.

"Нам очень интересны их технологии. Встреча с президентами крупных компаний Пусана — это уверенность в том, что все будет только улучшаться. Уже сегодня возрастает интерес к территориям опережающего развития. На них появятся и резиденты из Республики Корея", — сообщил Александр Соколов.

Возглавлял делегацию председатель ТПП города Пусана, президент группы компаний VN Group Co.,Ltd Чо Сон Чжэ. Градоначальник активно рассказывал ему о ТОСЭР и налоговых льготах. Все это не могло не вызвать интерес у собравшихся.

"Я слышал, что Хабаровск очень привлекателен в плане инвестиций. Сейчас мы получили информацию для размышлений и пригласили мэра к нам. Уже после этого будет вновь собрана делегацию для встречи. Пусан является пятым по величине портом мира, торговый оборот наш очень велик, думаем, что можем найти приложения к совместной деятельности в плане логистики. У нас очень большие надежды", — сказал Чо Сон Чжэ.

В делегации также отметили, что рассматривают возможность построения в крае логистического центра. Правда, это пока лишь идея.



Пятница | 19.05.2017 | 18:18

[Источник eurasian-studies.org](http://eurasian-studies.org)

ЦЕИ на Форуме Пояса и Пути в Пекине

14 — 15 мая 2017 г. в Пекине прошел первый Форум Пояса и пути (Belt and Road Forum) в Пекине. Его посетило более 1200 гостей и 29 глав государств. Самой многочисленной была российская делегация: присутствовали Министр энергетики Александр Новак, Министр финансов Антон Силуанов, глава РЖД Олег Белозеров и Министр иностранных дел Сергей Лавров, возглавлял делегацию Президент Владимир Путин. Центр евразийских исследований (ЦЕИ) на форуме представила младший научный сотрудник Центра, к. исторических н. Ольга Подберезкина.

Такой масштаб российской делегации оправдан не количеством соглашений, которые намеревались подписать, а скорее количеством запланированных встреч с высокопоставленными чиновниками и лидерами государств, которые прибыли на форум.

Отсутствие больших проектов России с Китаем можно считать хорошим сигналом, потому что с каждым годом концепция глобального доминирования Китая проявляется все отчетливее и дает России время для укрепления ЕАЭС.

У китайцев создавать получается не очень, но они умеют очень энергично копировать. Вот и идея Пояса и пути — это такая компелляция из нескольких американских стратегий.

Удивительно как под красным флагом скопированного у нас серпа и молота копируется стратегия «Нового Шелкового пути», которую предложила Хиллари Клинтон в 2011 году и знаменитый «План Маршалла».

Стратегия «Нового Шелкового пути» впервые публично изложена госсекретарем США Хиллари Клинтон в ее речи 20 июля 2011 г. в индийском Ченнае. В ключевых аспектах она представляет собой план интеграции Центральной и Южной Азии в единый экономический макрорегион, в сердце которого находится Афганистан. Стратегия подразумевает, во-первых, формирование инфраструктуры от бывших советских республик Центральной Азии через Афганистан в южноазиатские страны – Индию и Пакистан. Во-вторых, торговую интеграцию стран ЦА, Афганистана и Южной Азии путем совершенствования таможенных и пограничных процедур, снижения нетарифных барьеров, а впоследствии и раскрытия рынков.

Вопрос еще вот в чем: американцы, зная тягу Китая к копированию своих решений и идей, могут специально их забрасывать. И таким образом направлять их политику в Центральной Азии. «Новый Шелковый путь» США мог сподвигнуть Китай к более

активными действиями по продвижению «Экономического пояса Шелкового пути» в Центральной Азии.

Китайский План Маршалла — «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь» (сейчас уже поменяло название на «Пояс и путь», что облегчает написание), проявляется в проектах, которые китайцы берут для инвестирования.

Ресурсные для обеспечения необходимыми ресурсами китайскую экономику, транспортно-инфраструктурные для контролирования транспортных коридоров и обеспечения доступа китайских товаров в Европу, промышленные для переноса производств.

Не стоит питать иллюзий по поводу доступных китайских инвестиций. Россия создала для Китая выгодные проекты: транспортные коридоры на Дальнем Востоке Приморье-1 и Приморье-2, но Китай не инвестирует в них. Потому что логика у китайцев другая. Она заключается в получении доступа к ресурсам, контролю над месторождениями и над инфраструктурой. Это не логика экономических выгод, и российской власти нужно это понимать.

Опасно мне кажется что, Казахстан был поощрительно назван на форуме чемпионом по китайскому транзиту. Казахстан передает под китайское управление важные инфраструктурные объекты и ресурсы. АО НК «Қазақстан Темір Жолы» заключила в Пекине договор купли-продажи 49% доли участия в ТОО «KTZE — Khorgos Gateway». С китайской стороны документ подписали China COSCO Shipping Corporation Limited и ООО «ГК «Порт Ляньюнган». Как говорят, привлечение якорных стратегических инвесторов обеспечит рост объемов транзитных грузов через Сухой порт СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота».

Не следует ожидать, что Китай будет писать открыто, что «Пояс и путь» — это проект глобального доминирования Китая. Но так оно и есть.

В 2013 г. были представлены проекты Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути (глобальная инициатива Си Цзиньпина). Экономический пояс проходит — по материку, Морской путь — по морю. Задача Экономического пояса обеспечить ресурсами китайскую экономику и открыть рынки для китайских товаров, которые по качеству сильно отстают от западных или японских. Захватить как можно больше рынков. Возможно поэтому из G-7 форум посетила только Италия. Европейские рынки даже за крупные китайские инвестиции не хотят быть наводнены китайской продукцией. Задача Московского Шелкового пути — обеспечить беспрепятственное продвижение китайских товаров и военно-политическую безопасность с моря в основном от США.

Китай собирается серьезно вложиться в экономики стран Центральной Азии и получить над ними определенный контроль. В Таджикистане китайцы не инвестируют в перспективные быстрокупаемые проекты, а строят очень масштабные заведомо некупаемые, сейчас, например, правительственные здания.

В Шри-Ланке и Пакистане масштабные инфраструктурные проекты за китайские деньги также не привели к процветанию этих стран. Наоборот они попали в долговые ямы и их объекты теперь принадлежат Китаю. На них Китай может дислоцировать свои войска, дозаправлять военный флот.

Пока Китай активно вкладывает в важные объекты Казахстана и Беларуси, России нужно быть не чеку, не придется ли потом разрешать сложные вопросы с китайцами по долговым обязательствам наших союзников и не приведет ли это к конфликту?

России нужно инвестировать в инфраструктурные проекты самостоятельно, укреплять Евразийский экономический союз, а Евразийской экономической комиссии необходимо создать правила сопряжения Китайского проекта и ЕАЭС.

Сам Форум проходил в масштабном китайском National Convention Center среди необычных олимпийских объектов. Но не могу сказать, что масштабное — значит хорошее.

Все-таки бросается в глаза, что качество этих сооружений не дотягивает и до российских олимпийских объектов. На качество китайцы не обращают особого внимания : неровный пол, очень жесткие салфетки (не могу не отметить, это всех поразило), несвежая еда. Вдруг возникает вопрос, а какой срок эксплуатации у таких объектов, если во всем хронически хромает качество? Не получится ли, что за сиюминутную выгоду мы потеряем конкурентные преимущества или вообще отдадим их другой стране?

Специально к форуму работала пропагандистская машина по написанию материалов о Поясе и пути. Среди сотни книг нет никакой конкретики, в лучшем случае только информация о том, что пишут исследовательские центры в других странах о китайском проекте. При этом каждое негативное упоминание китайского проекта в прессе Германии, России, Японии выписывается с упоминанием конкретного института и исследователя.

Китайцы ни о своей стратегии, ни о своих проблемах не пишут. Что нам известно о экономическом состоянии Китая? Если китайская экономика и перегрелась, то китайцы будут это маскировать так, что многие не поймут. Когда летишь к Пекину вокруг высушенные реки и совсем нет деревьев и даже кустов, но Пекин утопает в зелени среди множества императорских парков.

Итоговая декларация форума «Пояса и пути» полна обещания win-win cooperation , где выигрывают все, но не представляет никакой конкретику. Китай не берет на себя обязательств, но получает продвижение своей концепции глобального доминирования.

Индия бойкотировала китайский проект, а России предстоит выработать к нему четкие требования и правила, чтобы это действительно стал win-win cooperation.

ЦЕИ

Ольга Подберезкина



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)
