

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 17.04– 21.04

[1. На железные дороги Британии возвращаются паровозы. LNER Peppercorn Class A1 60163 Tornado успешно прошел испытания на скорости 161 км/ч](#)

[2. General Electric заинтересована в инвестициях в украинские железные дороги](#)

[3. Четвертый испанский скоростной поезд направляется в Узбекистан](#)

[4. В Чехии готовятся к строительству самого длинного в стране железнодорожного тоннеля](#)

[5. Норвегия поддержит проект железной дороги до Финляндии Проект строительства арктической ж/д магистрали оценивается в 3 млрд евро](#)

[6. Магистрали через Россию переломят хребет морской гегемонии США](#)

[7. В Пекине состоялась церемония открытия Академии Шелкового пути и международного семинара "Строительство одного пояса и одного пути и взаимосвязанное развитие Евразии"](#)

[8. Инвестиции ГЖД по программе внедрения ресурсосберегающих технологий превысят 175 млн руб.](#)

[9. Китай увеличит инвестиции в пакистанский коридор до \\$ 62 млрд](#)

[10. ОАО "РЖД" и "Китайские железные дороги" договорились о расширении электронного обмена данными при оформлении перевозок контейнеров](#)

[11. Малайзия намерена увеличить закупки китайских поездов для развития услуг общественного транспорта](#)

[12. В I квартале 2017 года ОАО "РЖД" удвоило перевозки тихоокеанских морепродуктов ускоренными поездами](#)

Понедельник | 17.04.2017 | 13:31

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

На железные дороги Британии возвращаются паровозы. LNER Peppercorn Class A1 60163 Tornado успешно прошел испытания на скорости 161 км/ч

Впервые за 50 лет на магистральные линии британских железных дорог возвращается паровой локомотив. Работающий на угле LNER Peppercorn Class A1 60163 Tornado успешно прошел испытания на скорости 161 км/ч, и теперь может использоваться на железных дорогах страны наряду с дизельными локомотивами и электровозами.

После войны в Великобритании построили и ввели в эксплуатацию около десяти паровозов A1, которые отличались надежностью и дешевизной в эксплуатации. Однако в 1966 году государство приняло радикальное решение — полностью отказаться от паровой тяги на железных дорогах, и все локомотивы были отправлены на переплавку. Только в конце 1990-х энтузиасты построили паровоз класса A1 по старым чертежам.

Tornado находится в эксплуатации с 2008 года, но раньше он ездил с максимальной скоростью 121 км/ч, что делало невозможным его использование на основных железных дорогах. Только сейчас, под надзором инженеров и экспертов по сертификации, Tornado A1 впервые проехал с повышенной скоростью между Донкастером и Ньюкастлом. До конца 2017 года он должен пройти все дополнительные испытания и выйти на железные дороги страны.

В Лондоне на маршрут вышли беспилотные автобусы

Британская транспортная лаборатория начала испытания в Лондоне автономного общественного транспорта.

Беспилотные автобусы на протяжении трех недель будут возить пассажиров по маршруту, проложенному по району Гринвич.

Экспериментальное автономное транспортное средство названо Harry. Оно может перевозить четырех пассажиров и развивать 16 км/ч на автопилоте.

Harry будет курсировать в полностью автономном режиме, однако в целях безопасности будет и водитель, который в экстренной ситуации сможет взять управление на себя.

Понедельник | 17.04.2017 | 13:32

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

General Electric заинтересована в инвестициях в украинские железные дороги

Американская компания General Electric Transportation заинтересована инвестировать в Украину, в том числе в модернизацию подвижного состава украинской железной дороги.

Как сообщила пресс-служба Министерства экономического развития и торговли Украины, долгосрочные инвестиционные проекты в улучшение украинской инфраструктуры, в частности железнодорожной, обсудил во время встречи с представителями GE первый вице премьер министр – министр экономического развития и торговли Степан Кубив.

“Правительство работает над привлечением инвестиций в Украину и заинтересовано в долгосрочном сотрудничестве с инвесторами. Мы также стремимся всесторонне развивать взаимную международную торговлю и проекты совместного производства подвижного состава, но важно придерживаться принципа приоритетов по локализации производства продукции в Украине”, – отметил Кубив.

Он сообщил, что модернизация предусматривает текущее, среднесрочное и долгосрочное планирование, включает текущие ремонты оборудования и разработку более длительных стратегических планов обновления подвижного состава железной дороги, в частности обновление существующей правовой базы и усиление сотрудничества в рамках государственно-частного партнерства.

Понедельник | 17.04.2017 | 13:33

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

ЧЕТВЕРТЫЙ ИСПАНСКИЙ СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД НАПРАВЛЯЕТСЯ В УЗБЕКИСТАН

АО "Морской порт Санкт-Петербург" (входит в UCL Holding) перегрузило высокоскоростной испанский поезд Talgo-250 для узбекских железных дорог, прибывший из Бильбао.

Перегрузка Talgo-250 осуществлялась по схеме паром - причал - рельсы. Talgo-250 включает два локомотива по 67 тонн и 11 вагонов от 14 до 18 тонн. При общей длине 183 метра масса поезда составила 305 тонн.

Согласно сообщению, после прохождения таможенных процедур Talgo-250 с помощью российского локомотива отправился в депо станции Металлострой для дальнейшей проверки и наладки оборудования. Затем тепловоз "Российских железных дорог" повезет испанский поезд в Узбекистан.

"Морской порт Санкт-Петербург" в четвертый раз перегружает высокоскоростные пассажирские электропоезда Talgo.



В Чехии готовятся к строительству самого длинного в стране железнодорожного тоннеля

Железнодорожный тоннель длиной в 24 км может в будущем связать чешскую столицу и город Бероун, расположенный к юго-западу от Праги. Впервые о возможности такого строительства в стране заговорили еще в начале этого века, но лишь сейчас расплывчатые планы и намерения начали приобретать конкретные очертания.

Столице Чехии давно необходим дополнительный железнодорожный тоннель

По сообщению представителя компании "Чешские железные дороги" (Ceske dráhy), уже к этому лету будет готово экономическое обоснование строительства тоннеля, после чего начнутся геодезические и геологические исследования на месте прокладки подземной железнодорожной магистрали. Строительство тоннеля специалисты считают необходимым потому, что существующую между Прагой и Бероуном железнодорожную ветку невозможно реконструировать, чтобы пустить по ней высокоскоростные и тяжелые грузовые составы. Сейчас максимальная скорость состава на существующей ветке не может превышать 100 км/ч.

Если тоннель будет построен, отрезок путей от Праги до Бероуна сможет стать одним из звеньев общеевропейской сети железных дорог и превратится в магистраль, по которой пассажирские и товарные потоки через Прагу с севера Европы и востока будут направлены в южные части континента. Проектировщики уже определили, что для реализации проекта в Праге придется построить новый вокзал в районе киностудии "Баррандов", а в Бероуне возвести не только новое вокзальное здание, но и ведущий в нему автомобильный мост. В случае ввода в строй нового тоннеля существующая ветка железной дороги будут по-прежнему функционировать, но по ней будут ездить только пригородные электрички.

О возможной стоимости самого длинного в республике тоннеля пока еще ничего не сообщается. В настоящее время самым длинным в Чехии считается железнодорожный тоннель между городами Раковник и Хомутов протяженностью в два км. Еще один протяженностью в 4 км находится в стадии строительства.

Пятница | 14.04.2017 | 13:35

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

Норвегия поддержит проект железной дороги до Финляндии Проект строительства арктической ж/д магистрали оценивается в 3 млрд евро

Правительство Норвегии положительно оценивает перспективы строительства трансграничной железнодорожной линии от Киркенеса (норвежская губерния Финнмарк) до финского города Рованиеми. Об этом сообщает The Independent Barents Observer со ссылкой на Национальный транспортный план королевства на период с 2018 по 2029 годы.

Если власти Финляндии решат инициировать технико-экономическое обоснование железнодорожного сообщения между Рованиеми и Киркенесом, норвежская сторона готова внести свой вклад в проект, говорится в документе.

Протяжённость железнодорожной линии Рованиеми-Киркенес составит 550 км. Проект оценивается в 3 млрд евро, из них 800 млн будет выделено со стороны Норвегии.

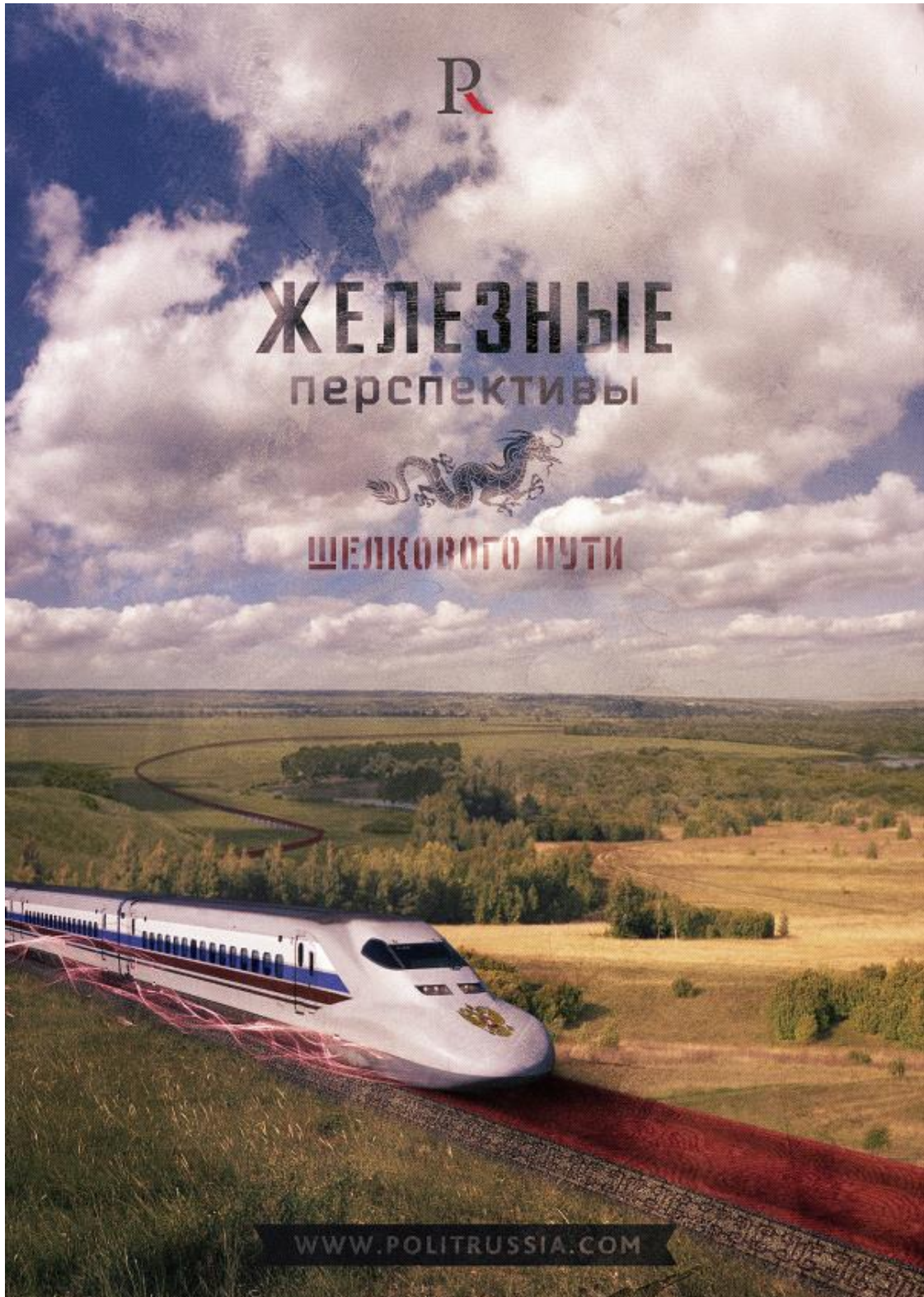
Строительство железных дорог, в том числе и в Северной Норвегии, входит в число приоритетных направлений Национального транспортного плана.

В 2016 году главный лоббист единой европейской политики в Арктике, бывший премьер-министр Финляндии Пааво Липпонен обратился к председателю Европейской комиссии Жан-Клоду Юнкеру с призывом ускорить реализацию проекта строительства железной дороги между Рованиеми и Киркенесом. В докладной записке Липпонена указывалось, что ЕС следует признать растущую важность Арктики и обеспечить себе доступ к Северному Ледовитому океану.

Понедельник | 17.04.2017 | 13:36

Источник politrussia.com

Магистрالی через Россию переломят хребет морской гегемонии США



На днях в СМИ прошла интересная информация о проектах, которые президент РФ Владимир Путин получил от президента РАН Владимира Фортова.

Среди четырех проектов меня привлек один, под названием «Развитие». Он предусматривает строительство в Сибири скоростной железной дороги, до самого Берингова пролива.

Несмотря на то, что новость разнеслась широко, информативность ее оказалась скудной. Первоисточник всех публикаций – это [интервью](#) Владимира Фортова Российской Газете, где он вскользь, в одном абзаце рассказывает о проекте «Развитие».

В принципе, у меня бы тоже нечего было добавить кроме недоуменного интереса, если бы не одна деталь — Владимир Фортов протянул свою магистраль не куда-нибудь, а до Берингова пролива, а это дает мне основания предположить и вполне уверенно, что речь идет о «Великом Северном пути».

Трансполярная магистраль

Или, иначе говоря, Великий Северный путь - проект давний. Восходит он к идеи проложить железную дорогу там, куда только олени упряжки добираются, и связать неприступный Ледовитый океан с материком.

Первые проекты были созданы еще в Императорской России и тогда же, перед самой революцией в эксплуатацию пошла Мурманская Железная дорога.

При Сталине Трансполярную магистраль строили, как могли активно. Тогда же был заложен Норильск и железнодорожная ветка до Дудинки.

После смерти Великого вождя этот проект забросили в долгий ящик, как и многие другие, и лежать бы магистрали там, если бы не освоение месторождений всяких полезностей Западной Сибири. Добыча полезных ископаемых требует инфраструктуры, которую и строили с переменных успехом в соответствии с планом до 1995 года, когда все встало.

Новое дыхание стройка на Севере обрела в 2005 году. С тех пор будущий Великий Северный путь наполнился новыми достроенными и заложенными участками.

Вечная мерзлота, жуткие морозы, сложнейшие почвы – вот неполный список трудностей, с которыми сталкиваются инженеры и строители этих железнодорожных веток вот уже более века. И работы еще очень и очень много.

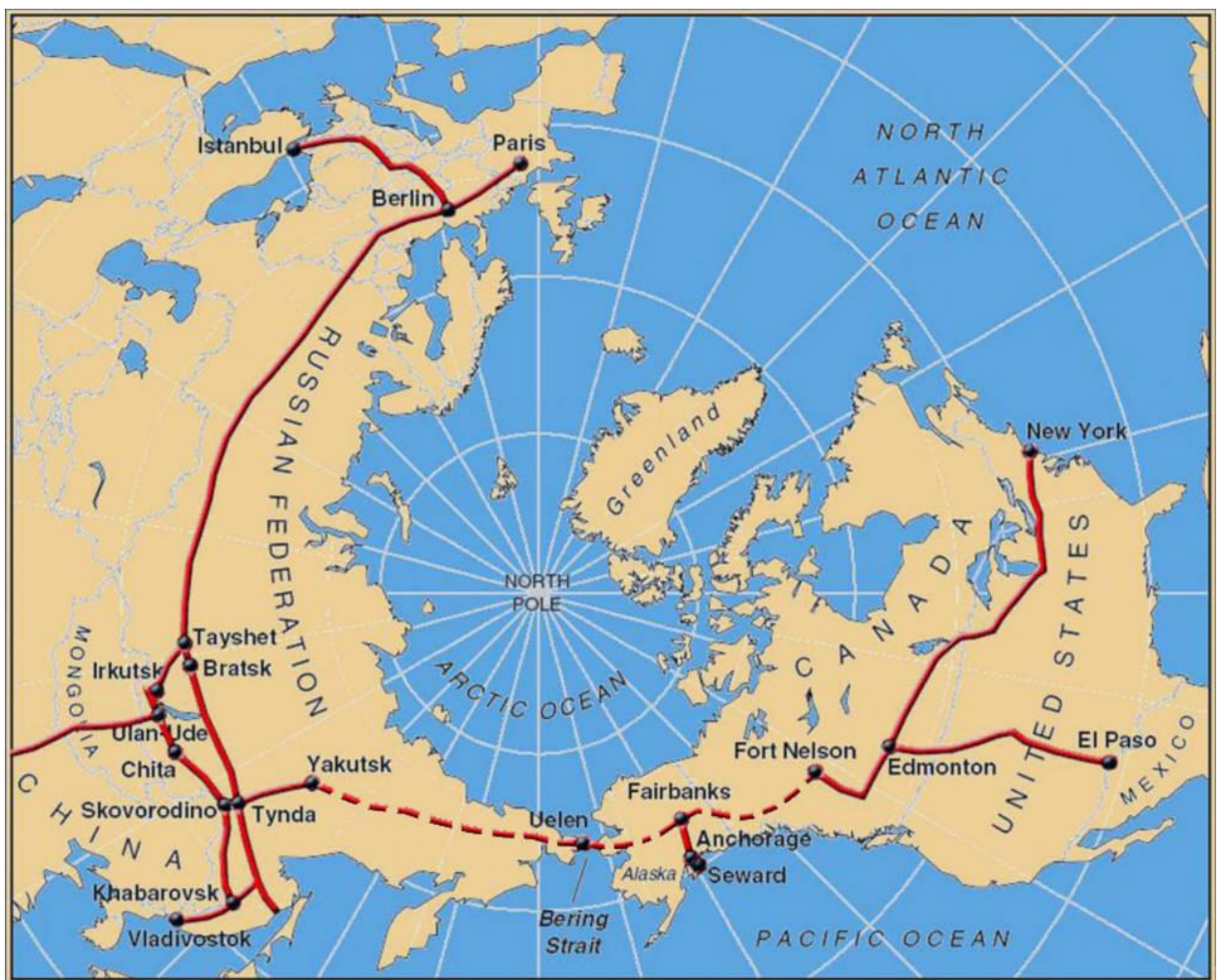


Однако, если проект «Развитие» будет одобрен и реализован, пусть даже на строительство понадобится десятилетия – это будет прорыв.

Во-первых, Трансполярная магистраль значительно укорачивает путь из центральной России на Дальний Восток, по причине того, что земля у нас круглая. Это только на картах северная граница страны кажется более протяженной чем южная, на самом деле все наоборот.

Во-вторых, магистраль даст толчок к развитию Северного морского пути. Как известно, кораблям нужны порты, а последним – инфраструктура и связь с большой землей.

В-третьих, Трансполярная магистраль может стать межконтинентальным каналом, соединяющим Европу и Америку по суше. Примерно вот так.



Это при условии постройки туннеля под Беринговым проливом и если наши заокеанские «партнеры» дотянут железнодорожную ветку с «той» стороны.

Но, как мне кажется, это в далекой перспективе.

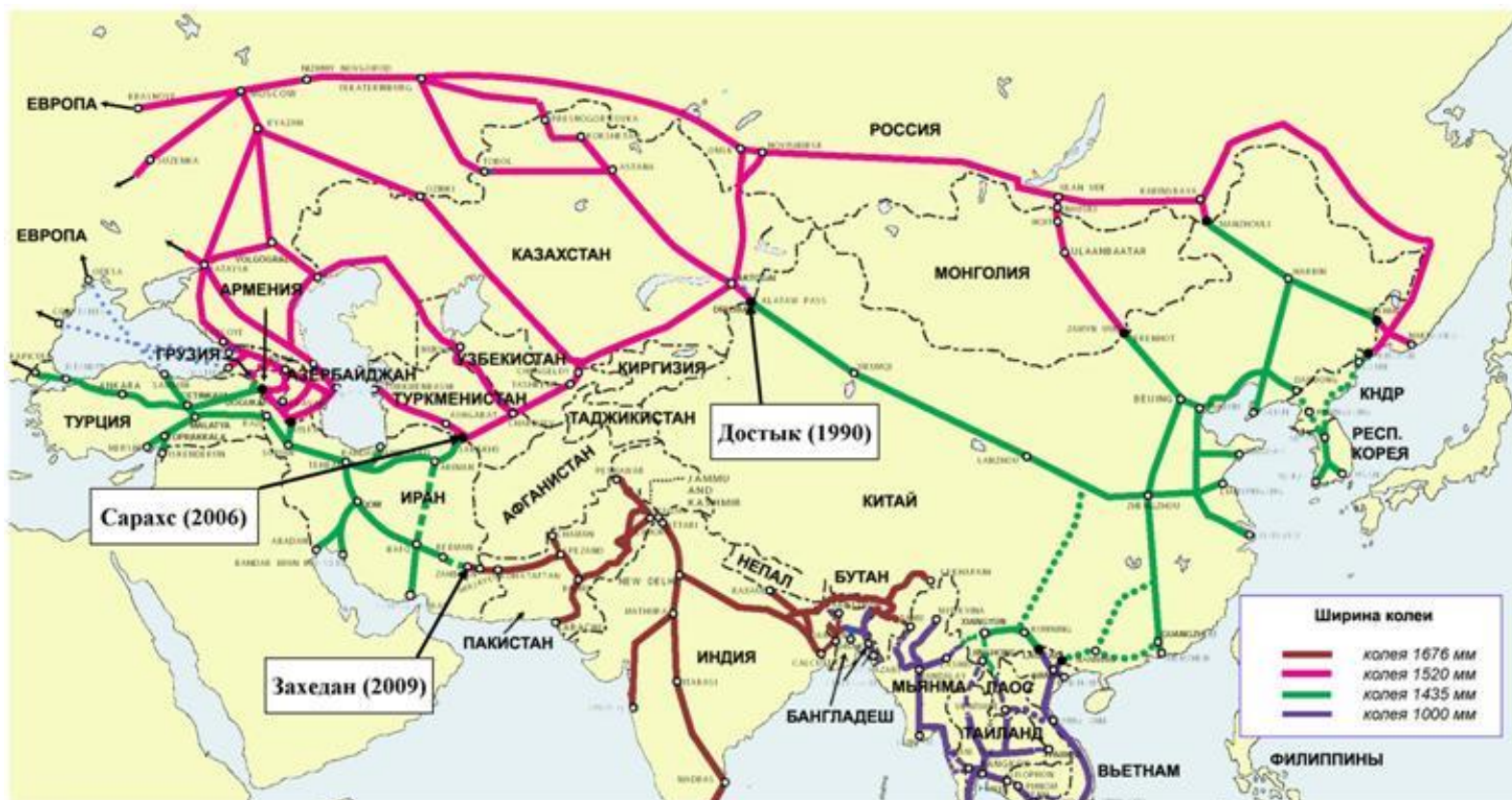
Меж тем, мы продвинулись достаточно далеко и если, проект «Развитие» подстегнет строительство, то уже на нашем веку, можно будет купить билет Питер – Беренгово море.

Более общий момент: прежде чем товар будет погружен на сухогруз, он должен быть доставлен в порт. Скажем, товар произвели в Вене, а отправиться он должен в Дели. В этом случае груз будет доставлен сначала к Средиземному морю, затем пройдет через Суэцкий канал, минует Сомалийские берега, затем будет выгружен на берегах Индии и только потом, снова по суше доставлен к месту назначения.

Не проще ли воспользоваться железной дорогой? Проще.

Только единственная трансконтинентальная магистраль, что была создана в Евразии – это Транссиб, обслуживающий Дальний Восток и Китай.

Европейские державы, когда колонизировали страны Азии, железные дороги строили, но слишком не увлекались. Призвание этих веток – обслуживать порты, но никак не составлять им конкуренцию.



И до сих пор ситуация не изменилась, но все предпосылки для создания новых магистральных каналов имеются.

Еще несколько минусов морской торговли между Европой и Азией:

Корабли иногда, но тонут и в отличие от поездов, тонут глубоко и насовсем.

Корабль могут захватить пираты. А учитывая то, что в Йемене сейчас началась гражданская война, к сомалийским пиратам с одного берега могут присоединиться пираты с другого.

И, главное: морская торговля всегда была и будет одним из рычагов давления морских держав, таких, как США. Почему бы не отнять этот рычаг у них?

Новый Шелковый путь

Если говорить о континентальных железнодорожных линиях связи, то их главным заказчиком, сейчас выступает Китай. Он - конечная точка того маршрута, что необходимо проложить из Европы. И Китай активно стремится к тому, чтобы такой маршрут был проложен.

В прессе есть два основных варианта шелкового пути: с Россией и без нас.

Без России:

Маршрут найдет свое начало у побережья Южно-Китайского моря, затем через всю страну на Северо-восток, к Казахстану, потом Таджикистан, Узбекистан и ,наконец, через Иран в Турцию, а там Стамбул и уже ЕС.

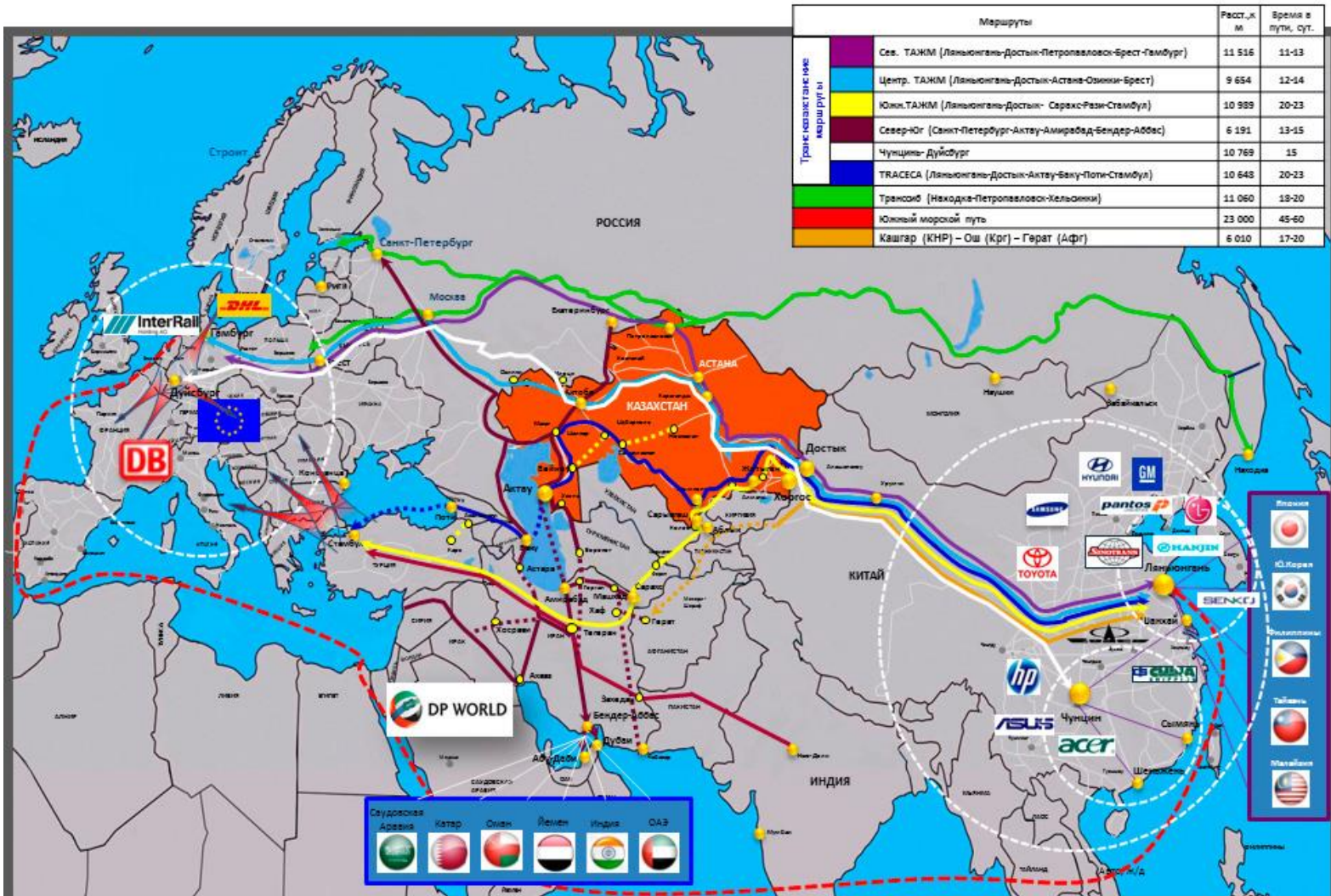
Предугадать такой маршрут несложно: Афганистан в принципе лишен железных дорог и строить их в ближайшее время не собирается. В Ираке американцы, Сирийцам не до того.

С Россией:

Маршрут пройдет тем же путем до Казахстана, а потом через все страну устремиться в Россию, а там, через Оренбург, Казань, в Москву и дальше.

Замечательно то, что ни один из маршрутов на самом деле Россию не исключает.

КАЗАХСТАН – НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ



Преимущество Казахстана в сроках и расстояниях (время прямо влияет на финансовую оборачиваемость компании трейдера и производителя, а также эффективно для ряда товаров быстротемперных в условиях прогрессирующих технологий и моды)

Второй вариант, судя по всему, будет реализован как главный.

А в том, который называют «Китай слил Россию», нашей стране отведена роль силового прикрытия региона. Потому как без этого прикрытия, США с удовольствием экспортируют демократию и тогда, ни о каких магистралях говорить не придется.

И грянет гром

За новый шелковый путь в ближайшие годы развернется битва по сценарию: мы строим, а США ломают. Морская держава, во имя спасения своей гегемонии никак не может позволить связать Европу и Азию стальными прутьями континентальных магистралей.

Под ударом окажутся уже проверенные бойцы – такие, как Иран, и те страны, что только почувствовали первые оплеухи теряющего власть сюзерена, такие как Турция.

Россия сегодня в этом цивилизационном проекте исполняет свои роли, исходящие из самого положения и развития нашей страны:

- Транспортной артерии между Европой и Азией;
- Гаранта мира в регионе.

Развитие Северного морского пути - это альтернатива прохождению грузов через Суэцкий канал. У США почву из-под ног нужно выбивать по всем фронтам и без этого морского коридора Новый Шелковый путь не нес бы той сокрушающей мощи, что год за годом в нем собирается. Поэтому мне очень интересно, получит ли дальнейший ход проект «Развитие» Владимира Фортова.

Как все это будет реализовываться, увидим уже в ближайшие годы.

Трансполярная магистраль: второй подход

Удивительная гримаса истории: сталинский план Трансполярной магистрали, многожды осмеянный и стократно перепроклятый антисоветчиками (от хрущевских до перестроечных и ельцинских), снова всплывает. И не просто так – ибо проект был объективно нужен стране, да и сейчас его значимость меньше не стала. Другое дело, что тогда его начинали строить по принципу раннего Транссиба – с хлипкой железной дороги по временным нормам, пишет periskop.

Кто помнит, как исторически строился Великий Сибирский путь, ничего удивительного в последовательности действий по этой эпопее не увидит. Транссиб точно так же начинался в конце XIX века с хлипкой дороги с деревянными мостами и большими допустимыми уклонами, с черепашьими скоростями движения и каторжниками на стройке. А через 12-20 лет он был радикально реконструирован, выровнен и переложено на тяжёлые рельсы практически полностью – по мере своего наполнения и роста экономического значения. Трансполярке же не повезло – проект после смерти Сталина остановили, а всего через 10-12 лет после остановки проекта в том районе нашли грандиозные запасы нефтегаза. И в 70-е протянули линию на Уренгой от Сургута, затем

ещё и восстановили примерно треть Трансполярки от Уренгоя до Надыма. Но замкнутой линией она не стала, разрыв Надым – река Обь остался.

Так что сейчас по факту возвращаются к тому плану, просто на новой основе: ОАО "РЖД" и ПАО "Газпром" договорились о совместной реализации проекта по строительству Северного широтного хода

Вчитаемся повнимательней в скучные и сухие строки официального пресс-релиза.

30 марта в Москве ОАО "РЖД" и ПАО "Газпром" заключили соглашение о совместной реализации инвестиционного проекта по строительству Северного широтного хода (СШХ) Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево и железнодорожных подходов к нему. Подписи под документом поставили президент ОАО "РЖД" Олег Белозёров и председатель правления ПАО "Газпром" Алексей Миллер.

Целью проекта является обеспечение вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и сокращение протяженности транспортных маршрутов до портов Северо-Запада.

Реализация проекта будет осуществляться с привлечением средств частных инвесторов по концессионной схеме. Основные участники (ОАО "РЖД", ПАО "Газпром", Ямало-Ненецкий автономный округ) профинансируют объекты собственной существующей железнодорожной инфраструктуры, а строительство новых объектов выполнит концессионер.

В соответствии с соглашением, ПАО "Газпром" создаст специальное дочернее общество, которое обеспечит завершение строительства и ввод в эксплуатацию собственной железнодорожной линии Надым – Пангоды (112 км).

Мда. Схема весьма хитрая: правительство РФ от прямого участия в создании стратегической инфраструктуры устранивается, обязательства на себя не берет, перекладывая риски на Газпром (больше) и РЖД (меньше), а также на власти Ямало-Ненецкого округа.

Предполагается, что Российская Федерация выступит концедентом, а концессионером – специальная проектная компания (СПК-Концессионер) – дочернее общество ОАО "РЖД", акционерами которого также могут быть заинтересованные инвесторы. СПК-Концессионер по концессионному соглашению обеспечит финансирование, строительство и эксплуатацию линии Обская – Салехард – Надым. В частности, будет построена железнодорожная часть моста через реку Обь и подходы к ней, новый железнодорожный участок Салехард – Надым (353 км), а также железнодорожная часть моста через реку Надым и подходы к ней.

ОАО "РЖД" в рамках своей инвестиционной программы выполнит реконструкцию примыкающих участков Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, включая станцию Обская, а также железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги.

Газпрому навесили обязательство по доделке линии до Надыма (фактически – доведение её до общежелезнодорожных стандартов), а РЖД берёт обязательства по реконструкции действующих линий, плюс образование нового общества по достройке разрыва между Обью и Надымом. Затем концессионер – новое юрлицо – будет достраивать дорогу, и если оно обанкротится по сотне разных причин, или будет в прединфарктном экономическом состоянии (к примеру, при условии колебаний цен на газ/нефть), то игроки останутся "при своих", и ничего больше не потеряют.

В свою очередь, администрация Ямало-Ненецкого автономного округа выступит инвестором строительства автомобильной части моста через Обь и предоставит необходимую проектную документацию. Также регион предоставит в федеральную собственность земельные участки, необходимые для строительства магистрали, и обеспечит доступ строителей к водным объектам и лесным участкам, предоставит льготы по налогу на имущество. Напомним, соответствующее соглашение подписано между ОАО "РЖД" и ЯНАО 19 октября 2016 года.

Обязательства ЯНАО касаются выделения земли под строительство и автодорожной части Обского моста. Всё.

Строительство Северного широтного хода планируется осуществить с 2018 по 2022 годы. Общая протяженность линии составляет 707 км. Прогнозируемый объем перевозок составит 23,9 млн тонн (преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы).

Посмотрим-посмотрим. План обширный, сроки сжатые, но... Хитрая схема реализации даёт много лазеек и при малейших колебаниях намерений участников может дать сбой. Как-то всё хлипко и кисельно организовано. Это вам не стратегический Керченский мост, где все стороны подгоняет и курирует стройку непосредственно правительство. А то, может превратиться в китайской-русский мост в ЕАО. Не хотелось бы.

«Китайские железные дороги»

решили строить

мосты и порты в России ...

Предполагается, что первым проектом CRIG на российской территории станет строительство моста и некоторых участков трассы (между населенным пунктом Пограничный и портом «Восточный») для международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-1».

По мнению гостей из Поднебесной, это значительно улучшить взаимодействие российского и китайского бизнеса, увеличит товарооборот. Вице-президент компании Лицзе Ван сообщил заместителю главы Приморья, что особый интерес у инвесторов КНР проявляется к проектам Приморье-1, а также к отдельным участкам трассы Пограничный – порт Восточный.

Железнодорожная корпорация China Railway International Group (КНР) намерена построить мост в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-1» и несколько участков дороги Пограничный — порт Восточный, а также модернизировать участки железной дороги в регионе, сообщает администрация края по итогам встречи заместителя главы Приморья Евгения Полянского с вице-президентом компании Лицзе Ваном. «По словам руководителя китайской делегации, наибольший интерес для компании представляет строительство моста в рамках международного транспортного коридора Приморье-1 и отдельных участков дороги на маршруте Пограничный — порт Восточный».



Вторник | 18.04.2017 | 13:37

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

В Пекине состоялась церемония открытия Академии Шелкового пути и международного семинара "Строительство одного пояса и одного пути взаимосвязанное развитие Евразии"

На мероприятии присутствовали десятки человек, в том числе вице-президент Академии общественных наук Китая /АОНК/ Цай Фан, исполнительный вице-президент Китайской ассоциации по продвижению финансового развития Ли Цзипин, директор Института России, Восточной Европы и Центральной Азии АО НК Ли Юнцюань, а также участники семинара из России, Беларуси, Кыргызстана и других стран.

В своем выступлении на мероприятии Ли Юнцюань отметил, что создание Академии Шелкового пути предоставит интеллектуальную поддержку инициативе "Пояс и путь" и новые возможности для сотрудничества между научными и деловыми кругами в рамках инициативы "Пояс и путь".

Западные лидеры проигнорировали саммит Нового Шелкового пути в Китае

«Большинство ведущих западных лидеров пропустит саммит Нового Шелкового пути в Китае» — под таким заголовком 18 апреля пакистанская газета Dawn поместила комментарий агентства REUTERS.

Только один лидер большой западной страны посетит предстоящее в мае самое важное дипломатическое событие года в Китае — саммит по стратегии Нового Шелкового пути, но министр иностранных дел Китая Ван И отрицает, что это является пренебрежительным отношением к нему, утверждает агентство.

Китай формально обозначает эту инициативу как «Один пояс, один путь» и готов инвестировать в фонд реализации инфраструктурных проектов — железных дорог, портов и электросетей, связывающих Азию, Африку и Европу, 40 млрд долларов.

Дипломатические источники в Пекине заявили, что Китай надеялся на участие в саммите по крайней мере некоторых высокопоставленных западных лидеров, в том числе премьер-министра Великобритании Терезы Мэй, в расчете на то, чтобы придать инициативе имидж международной и представить ее менее ориентированной на Китай.

Но список участников, о котором объявил Ван И во вторник, включает только одного лидера из промышленно развитых стран «Большой семерки» (G7) — премьер-министра Италии Паоло Дзентилони. Ван И подтвердил участие президентов России и Филиппин, премьер-министров Испании, Греции, Венгрии, Сербии и Польши, а также президентов Швейцарии и Чехии.

«Это позитивное соглашение о сотрудничестве, и мы не хотим его политизировать», — сказал Ван И журналистам, когда его спросили, не расстроен ли Китай отсутствием большинства крупных западных лидеров.

Хотя Пекин представляет Новый Шелковый путь как искреннюю попытку поделиться щедротами экономического развития Китая и профинансировать инфраструктурные пробелы, многие западные страны обеспокоены недостаточной детализацией и прозрачностью проекта и с подозрением относятся к более широким политическим намерениям Китая, констатирует агентство.

Новый Шелковый путь — проект глобального торгово-экономического коридора, объединяющего в единую инфраструктуру транспортные сети стран Евразии, и позволяющий Китаю выйти на рынки стран Европы. Впервые концепцию Нового Шелкового пути выдвинул Си Цзиньпин в сентябре 2013 года, а в 2015 году к программе присоединилась Россия. На конец 2016 года вложения в проект составили более \$50 млрд.



Пятница | 14.04.2017 | 14:05

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

Инвестиции ГЖД по программе внедрения ресурсосберегающих технологий превысят 175 млн руб.

На дороге продолжится модернизация освещения парков станций с применением инновационной энергоэффективной системы

Инвестиции Горьковской железной дороги (ГЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») по программе внедрения ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте в текущем году составят 175,2 млн рублей. Об этом сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

В 2017 году на дороге продолжится модернизация систем освещения парков станций. В частности, применение энергоэффективной системы освещения с помощью светильников с металлогалогенными лампами приведет увеличению эксплуатационной надежности и срока службы системы освещения, снизит затраты, связанные с заменой ламп.

Предусмотрен комплекс мероприятий, обеспечивающих экономию топливно-энергетических ресурсов в тяговой и стационарной энергетике.

Кроме того, средства по этой программе будут направлены на оснащение подразделений метрологической службы современным эталонным оборудованием.

Ирина Таранец

Японцы перевели железнодорожную станцию на водородное топливо

Японская компания Toshiba установила на станции Мусаси-Мидзонокути железнодорожной линии Намбу в городе Кавасаки автономную электростанцию на водородных топливных элементах. Как сообщает Railway Technology, электростанция H2One стала первой такой системой, установленной на железнодорожной станции.

Японские железнодорожные станции для обеспечения энергией подключаются к общегородской электросети. В случае стихийных бедствий эти станции теряют энергоснабжение и становятся небезопасными для пассажиров. Новая водородная электростанция позволит снизить зависимость железнодорожных станций от городской электросети и продолжить работать в случае потери энергоснабжения.

H2One состоит из солнечных панелей, ветряного электрогенератора, резервуара для воды, резервуара для водорода, блока электролиза и водородных топливных элементов. Солнечные панели и ветряной электрогенератор производят электричество, которое подается на блок электролиза. Там происходит электролитическое расщепление воды на кислород и водород.

Разделение кислорода и водорода производится с помощью специальной мембраны. Затем кислород выпускается в атмосферу, а водород подается в резервуар для хранения и в водородные топливные элементы.

Водородная электростанция H2One позволит существенно снизить потребление электроэнергии из городской сети станцией Мусаси-Мидзонокути. В случае аварии такая электростанция будет обеспечивать энергией часть осветительных систем на платформе железнодорожной станции, указатели и эскалаторы.

Кроме того, во время работы H2One из топливных элементов, в которых происходит окисление водорода, выделяется горячая вода. В зимнее время эта вода будет подаваться в скамьи, чтобы пассажиры не мерзли во время ожидания поезда. Летом вода из топливных элементов будет сразу откачиваться в резервуар для воды. Мощность установленной водородной электростанции не уточняется.



Пятница | 14.04.2017 | 09:01

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

Китай увеличит инвестиции в пакистанский коридор до \$ 62 млрд

Китай одобрил выделение дополнительных финансовых ресурсов на реализацию инфраструктурного проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (China-Pakistan Economic Corridor, CPEC), увеличив их общий объем до \$ 62 млрд долларов. Более половины этого объема — \$ 34 млрд — будет вложено в развитие производства электроэнергии и электросетей.

В рамках проекта Китайско-пакистанского экономического коридора портовый город Гвадар на юго-западе Пакистана будет соединен с китайским Синьцзян-Уйгурским автономным районом посредством широкой сети автомобильных и железных дорог. Одним из главных бенефициаров этих инвестиций станет прилегающая к Индийскому океану пакистанская провинция Синд. "Новые инвестиции были одобрены для проектов в различных секторах, в том числе промышленных зон. Это хорошая новость. Простые граждане получают дивиденды от этих инвестиций", — заявил губернатор Синда Мохаммад Зубаир.

Решение КНР увеличить инвестиции в пакистанский коридор вновь свидетельствует о том, что именно Пакистан из всех стран своего региона смог выстроить самые лучшие отношения с Китаем. Как сообщало EADaily, между этими странами существует "всепогодное" стратегическое партнерство, высшая форма союзных отношений, которые Поднебесная когда-либо устанавливала с иностранным государством.

Пятница | 14.04.2017 | 10:05

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

ОАО "РЖД" и "Китайские железные дороги" договорились о расширении электронного обмена данными при оформлении перевозок контейнеров

13 апреля в Москве завершились переговоры между ОАО "Российские железные дороги" и корпорацией "Китайские железные дороги" (КЖД).

Стороны отметили высокую динамику железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Россия – Европа и договорились усилить работу по внедрению технологий электронного обмена данными, а также сошлись в своих оценках перспектив контейнерных перевозок – порядка 1 млн контейнеров в год.

"Сегодня обмен бумажными документами не просто неэффективен, он наносит ущерб конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Необходимо тиражировать практику оформления накладной ЦИМ/СМГС на разных маршрутах. В конечном итоге мы должны прийти к отправке контейнерных поездов "по расписанию", – сказал первый вице-президент ОАО "РЖД" Александр Мишарин.

"Грузовая база для транзита у нас есть, но для того чтобы привлечь ее на железнодорожный транспорт, необходимо отрегулировать вопросы, связанные с таможенным оформлением", – заявил заместитель генерального директора корпорации "Китайские железные дороги" Хуан Минь.

Делегации также договорились о создании совместной рабочей группы по вопросам скоростной перевозки грузов. В частности, будет проработан вопрос организации демонстрационной перевозки грузов багажным поездом из Китая в Россию.

Переговоры затронули различные аспекты проектирования и строительства ВСМ "Москва – Казань". Стороны отметили успешный ход проектно-изыскательных работ и готовность компаний к дальнейшему сотрудничеству.

По итогам переговоров подписан протокол о дальнейших действиях в совместной работе.

***На электронной торговой площадке РЖД
зарегистрировались более 300 грузоотправителей...***

Через площадку «Грузовые перевозки» в среднем за сутки проходит 500 запросов от грузоотправителей

На электронной торговой площадке ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») «Грузовые перевозки» зарегистрировались уже более 300 грузоотправителей. Как сообщает РЖД ТВ, тему популярности электронной торговой площадки президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров обсудил на ежемесячном селекторном совещании с топ-менеджерами и начальниками дорог.

Олег Белозеров отметил, что лично отслеживает вопросы, связанные с развитием информационных технологий в компании. По словам главы ОАО «РЖД», в настоящее время через электронную площадку в среднем за сутки проходит 500 запросов от грузоотправителей.

«Здесь информация постоянно обновляется. Считаю, что этот механизм позволит загрузить больше нашу инфраструктуру, и знаю, что коллеги активно работают. Этот механизм нуждается, в том числе, в экономической поддержке, и сейчас будем предлагать, как закрепить работу этого механизма», — заявил он.

Площадка «Грузовые перевозки» была разработана в рамках программы «Цифровая железная дорога в ОАО «РЖД». Электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» — это сервис грузоперевозки, который позволяет грузоотправителям заказать перевозку в подвижном составе различных собственников — крытых вагонах, полувагонах, цистернах и т.д. — из любой точки, где есть доступ к Интернету, и оплатить ее с единого лицевого счета или банковским платежом. Площадка обслуживает заказы во внутрисударственном сообщении, то есть только между внутренними станциями России, открытыми для грузовых операций, исключая припортовые и пограничные. В тестовом режиме площадка «Грузовые перевозки» заработала 20 декабря 2016 года. С 24 марта 2017 года клиентам доступна регистрация и подача заказа на предоставление услуги в формате «перевозка плюс вагон».

Анна Булаева

Малайзия намерена увеличить закупки китайских поездов для развития услуг общественного транспорта

Приобретение именно китайских поездов связано с их высоким качеством, низкими затратами на ремонт и наличием в Малайзии предприятия CRRC

Министр транспорта Малайзии Лиоу Тионг Лай заявил, что его ведомство намерено в будущем закупать еще больше китайских поездов. Это позволит Малайзии стремительно развивать услуги общественного транспорта, сообщает «Синьхуа».

Лиоу Тионг Лай отметил, что закупка китайских поездов связана с их высоким качеством, низкими затратами на ремонт и наличием в Малайзии предприятия China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC).

Ранее министр посетил компанию CRRC Zhuzhou Electric Locomotive и в качестве представителя Малайзии присутствовал на церемонии подписания **двустороннего соглашения**. Как ранее сообщал Gudok.ru, Малайзия купит у Китая 22 железнодорожных состава. Цена договора оценивается в 1,25 млрд юаней.

Заказ включает 13 пригородных поездов модели EMUs и девять дополнительных междугородних поездов. Пригородные поезда, оборудованные суперконденсаторами, будут развивать скорость до 100 км/ч. Поезда дальнего следования рассчитаны на скорости до 160 км/ч и способны перевозить до 500 пассажиров. Первые поезда планируются ввести в эксплуатацию в конце 2018 года.

Компания China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) была образована в 2015 году в результате слияния двух крупных производителей в Китае высокоскоростных железнодорожных поездов Северной железной дороги (CNR) и Китайской Южной железной дороги (CCO). Сейчас компания активно сотрудничает с множеством компаний за рубежом.

Ирина Таранец

В I квартале 2017 года ОАО "РЖД" удвоило перевозки тихоокеанских морепродуктов ускоренными поездами

ОАО "РЖД" по итогам I квартала 2017 года сохранило положительную динамику в сегменте перевозок тихоокеанских морепродуктов ускоренными поездами. Со станций Дальневосточной железной дороги с начала текущего года отправлено 47 ускоренных рефрижераторных поездов, груженых тихоокеанскими морепродуктами. Общий вес продукции превысил 90 тыс. тонн. Для сравнения: за аналогичный период прошлого года было отправлено 25 таких составов, в которых перевезено около 48,5 тыс. тонн рыбы.

Положительная динамика по отправке ускоренных поездов с морепродуктами объясняется современными потребностями рынка в эффективных логистических схемах. Трейдеры заинтересованы в том, чтобы скоропортящиеся продукты доставлялись в розничные сети ритмично и в максимально сжатые сроки.

Ускоренные рефрижераторные поезда формируются на станциях Мыс Чуркин и Угольная, где консолидируются вагоны с других станций Приморского края. Время следования таких составов до центральных регионов страны составляет около 10 дней, что особенно актуально в условиях ограниченных холодильных мощностей в местах формирования грузопотоков. Кроме того, поезда данной категории имеют ступенчатую маршрутизацию. Так называемый принцип "грузового экспресса" дает возможность осуществлять быструю прицепку и отцепку вагонов на станциях в пути следования.

В целом, в I квартале 2017 года со станций магистрали отправлено 173 тыс. тонн рыбы, что на 1,4% меньше уровня прошлого года. Следует отметить, что после февральского спада перевозки в данном сегменте вновь демонстрируют уверенный рост. Так, по итогам марта было отправлено 58 тыс. тонн рыбы, что на 9% выше результатов марта 2016 года. Наибольший прирост в структуре перевозок зафиксирован при отправке морепродуктов в контейнерах (+21%).

***ОТЛК приняла первый контейнерный поезд,
отправленный из Лондона в Китай...***

Состав проследует по транзитному коридору от белорусского Бреста до казахского Достыка

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» приняло к перевозке в составе регулярного контейнерного поезда на сервисе U East (Брест - Достык) группу контейнеров, следующих из Лондона направлением на станцию Иу, расположенную на юго-восточном побережье КНР, сообщает пресс-служба ОТЛК.

Этот рейс выполняется в рамках нового железнодорожного сервиса East Wind Train. Контейнеры, груженные товарами народного потребления, переданы с Польских железных дорог на станцию Брест-Северный Белорусской железной дороги для перегруза и отправки по колее шириной 1520 мм по территориям Белоруссии, России и Казахстана.

На станции Достык Казахстанских железных дорог будет обеспечена передача поезда на колею шириной 1435 мм Китайских железных дорог для отправки на станцию назначения Иу.

Серьезные предпосылки для переключения грузопотоков на железнодорожный транспорт создают программа развития Западных и Центральных регионов Китая, а также политика правительства КНР, направленная на стимулирование использования наземных маршрутов для экспортных и импортных перевозок.

Президент АО «ОТЛК» Алексей Гром отметил, что отправка первой партии контейнеров из Лондона в Китай знаменует новую точку зарождения грузопотока для регулярных сервисов ОТЛК, что характеризует конкурентоспособность и привлекательность железнодорожного транспорта.

«В этой связи нельзя не отметить инициативу "Экономического пояса Шелкового пути", анонсированную в 2013 году руководством КНР и получившую название «Один пояс, один путь». Задача ОТЛК состоит в эффективной реализации сопряжения Экономического пояса Шелкового пути с Евразийским экономическим союзом», - подчеркнул Алексей Гром.

Как уже сообщал Gudok.ru, 10 апреля из терминала DP World London Gateway **был отправлен первый контейнерный поезд в Китай**. Маршрут протяженностью 12 тыс. км до города Иу на юго-восточном побережье КНР состав должен преодолеть за три недели. Контейнерный поезд East Wind Train, организованный компанией Yiwu Timex Industrial Investments (Китай), возвращается из Великобритании в Китай. Теперь среди перевозимых грузов – британский виски, детское питание и витамины.

Бронирование груза для перевозки на маршруте в Великобритании и Китае осуществляет компания OneTwoThree Logistics (Великобритания), организаторами сервиса выступают Yiwu Timex Industrial Investments Co. и China Railway Container Transport Corp. (Китай), а операторами – DB Cargo (Германия) и InterRail (Швейцария).

Первый поезд в рамках сервиса East Wind Train прибыл из Китая в Лондон 18 января. В состав первой отправки вошли 34 контейнера.



ЯПОНИЯ ПРИЗЫВАЕТ РОССИЮ БЫТЬ ОТВЕТСТВЕННЫМ ГОСУДАРСТВОМ

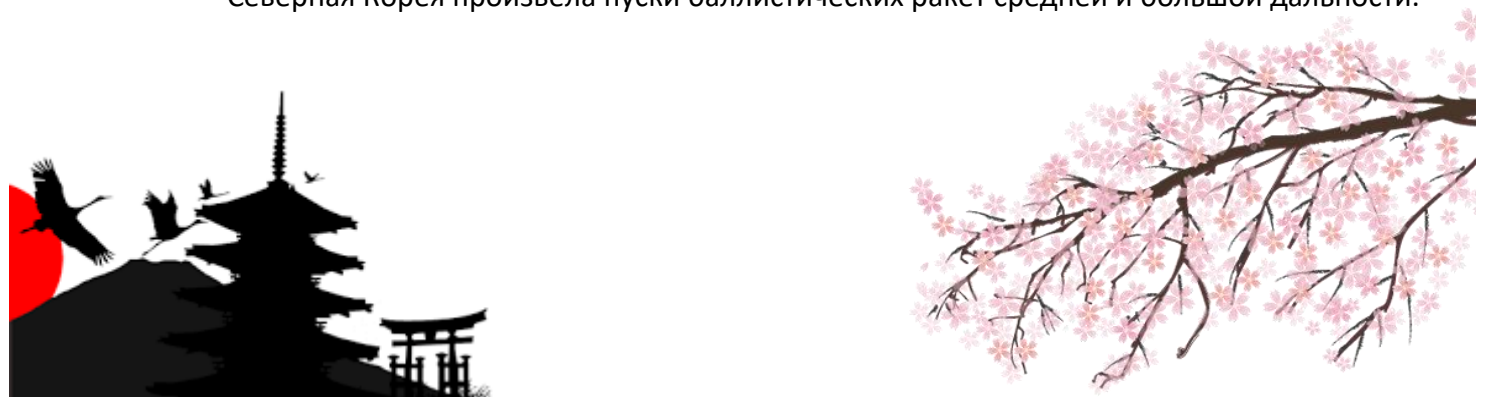
Глава МИД Японии Фумио Кисида выразил недовольство в связи с планами запустить в мае грузовое и пассажирское паромное сообщение между Владивостоком и северокорейским портом Насон, передает агентство Киодо.

По его словам, Япония хотела бы, чтобы Россия "действовала как ответственное государство СБ ООН".

Как сообщала ранее газета "Никкэй", в мае между Владивостоком и северокорейским Насоном начнет курсировать паромное судно "Мангёнбон". Представитель перевозчика - компании "ИнвестСтройТрест" - Владимир Баранов рассказал РИА Новости, что судоходную линию для перевозки грузов и пассажиров планируется запустить в середине мая, компания собирается выполнять шесть рейсов в месяц. По словам Баранова, в первое время на пароме планируется перевозить китайских туристов из Хуньчуня (КНР) и российских туристов в КНДР. Предварительно, цена билета в один конец составит около 550 юаней – около 4,5 тысячи рублей.

Ранее пассажирские суда между КНДР и РФ не ходили. Северокорейский город Насон и его район Раджин с незамерзающим портом получили статус особой экономической зоны и "особого города", что подразумевает возможности для свободного ведения бизнеса.

Паром "Мангёнбон" до 2006 года ходил из КНДР в японский порт Ниигата, однако затем правительство Японии запретило ему заходить в японские порты после того, как Северная Корея произвела пуски баллистических ракет средней и большой дальности.



Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области VSM 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)
