

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 21.08– 25.08

- В Австрии представили ТЭО ширококолейной железной дороги из России через Украину в Вену

- Стоимость участка ВСМ «Евразия» от Белоруссии до Казахстана составляет 3,6 трлн руб.

- Путин поручил выделить на модернизацию БАМа и Транссиба до 100 млрд руб. в 2017 году

- РЖД вложат более 4 млрд руб. в вокзалы БАМа и Транссиба до 2019 г.

- В Москве провели заседание координационного совета по транспортному образованию

- РУТ выпустил книгу по истории и теории тарифообразования

- Пассажирский поезд сошел с рельсов в Индии

- Строительство высокоскоростной линии Таиланд — Китай начнется в октябре

- Начал работу новый грузовой железнодорожный маршрут из Китая в Россию

- Китайские поезда нового поколения теперь еще на двух высокоскоростных маршрутах

- Китай утвердил три транспортных проекта на 12 млрд долларов

- В Китае запускают новый высокоскоростной поезд "ФУСИН"

В Австрии представили ТЭО ширококолейной железной дороги из России через Украину в Вену

Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии представило технико-экономическое обоснование строительства железной дороги от Кошице до Вены с шириной колеи 1520 мм. ТЭО было подготовлено аудиторской компанией Deloitte, которая оценила стоимость проекта в 6,5 млрд евро, сообщает ЦТС.

Будущая магистраль будет однопутной, ее протяженность составит 400 км. Австрии строительство 30 км железной дороги на своей территории обойдется в 85 млн евро, еще 850 млн евро придется потратить на сооружение контейнерного терминала. Кроме того, 1 млрд евро будет направлено на обновление действующих участков железной дороги.

Согласно ТЭО, работы планируется начать в 2023 году. Первый этап проекта будет завершен к 2033 году. В полном объеме магистраль будет введена в эксплуатацию в 2050 году. Пропускная способность дороги оценивается в 20 тыс. поездов в год, состоящих из 67 вагонов. Это обеспечит грузопоток в 16-24 млн тонн в год.

В Австрии надеются, что этот проект послужит стимулом для развития экономики. Только 9 тыс. рабочих мест может быть создано в процессе строительства. Всего до 2045 года ширококолейная магистраль позволит создать до 137 тыс. рабочих мест.

Презентация ТЭО состоялась в пятницу, 18 августа, в Вене. Пресс-конференция по этому поводу прошла при участии министра транспорта Австрии Йорга Ляйтфрида, председателя ÖBB-Infrastruktur Франца Бауэра и партнера компании Deloitte Александра Кайнера.

"Я хочу, чтобы Австрия стала связующим звеном логистики в Европе", - заявил министр транспорта Австрии Йорг Ляйтфрид. Глава оператора ж/д инфраструктуры Австрии Франц Бауэр отметил, что для реализации проекта могут быть привлечены частные инвестиции. Их механизм и размер требует отдельного обсуждения.

Австрийские издания отмечают, что проект холодно воспринимается Словакией. Сейчас грузы, идущие в Европу, перегужаются на словацких терминалах, расположенных вблизи границы с Украиной. Если железная дорога Кошице-Вена будет построена, необходимость перегрузки отпадет, поскольку перегрузочным центром станет Вена.

Напомним, что идея строительства широкой колеи Кошице-Вена принадлежит РЖД. Российская компания впервые предложила ее еще в 2006 году.

пт | 25.08.2017 |

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

Стоимость участка ВСМ «Евразия» от Белоруссии до Казахстана составляет 3,6 трлн руб.

Стоимость российского участка высокоскоростной магистрали «Евразия», которая соединит Европу и Китай, оценивается в 3,58 трлн рублей, говорится в презентации ОАО «Российские железные дороги» (имеется в распоряжении ТАСС).

При этом общие капитальные затраты на строительство участка Брест (Белоруссия) - Достык (Казахстан) составляет 7,08 трлн рублей и 7,84 трлн рублей с учетом Китая (до Урумчи).

Предполагается, что ВСМ по России пройдет от станции Красное (Смоленская область, недалеко от границы с Белоруссией) до станции Золотая сопка (Челябинская область, недалеко от границы с Казахстаном).

Общая протяженность ВСМ «Евразия» составит 9 тыс. 447 км (расстояние Пекин - Москва - Берлин), в том числе участок Брест - Достык (4 тыс. 851 км, из которых по территории РФ - 2 тыс. 366 км).

Стоимость строительства белорусского участка от Бреста до станции Красное оценивается в 0,85 трлн рублей, казахстанского (от Золотой сопки до Достыка) - в 2,66 трлн рублей.

Целесообразность реализации проекта обусловлена растущим объемом торговли товарами с высокой добавочной стоимостью, чувствительных к сроку доставки, говорится в презентации РЖД. Кроме того, растет объем электронной торговли, в том числе между Китаем и ЕС.

В настоящее время идет проектирование участка Москва - Казань, который в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали «Евразия». Начало строительства ВСМ Москва-Казань запланировано на 2018 год, ввод в эксплуатацию - на 2023 год.

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 против нынешних 14 часов.

пн | 21.08.2017 |

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

Путин поручил выделить на модернизацию БАМа и Транссиба до 100 млрд руб. в 2017 году

Президент РФ Владимир Путин поручил кабмину обеспечить финансирование модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей за счет средств Фонда национального благосостояния в размере до 100 млрд рублей в 2017 году и до 50 млрд рублей в 2018 году. Об этом говорится в перечне поручений по итогам совещания по вопросам реализации крупных инвестпроектов на Дальнем Востоке, состоявшегося 3 августа, передает ТАСС.

«С учетом ранее данных поручений президента РФ обеспечить финансирование инвестиционного проекта по модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей за счет средств Фонда национального благосостояния в пределах лимита, предусмотренного на указанные цели в 2017-2019 годах, в размере до 100 млрд рублей в 2017 году и до 50 млрд рублей в 2018 году», - говорится в документе, опубликованном на сайте Кремля.

Доклад о выполнении данного поручения должен быть представлен до 1 ноября 2017 г.

Кроме того, кабмину поручено совместно с заинтересованными организациями «обеспечить синхронизацию целевых параметров программ развития энергетической и портовой инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе, планов развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей и планов развития основных грузоотправителей и грузополучателей на территории этого округа». Доклад о выполнении данного поручения должен быть представлен до 1 декабря 2017 г.

ЧТ | 17.08.2017 |

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

РЖД вложат более 4 млрд руб. в вокзалы БАМа и Транссиба до 2019 г.

РЖД до 2019 года инвестируют 4,1 млрд рублей в строительство и реконструкцию железнодорожных вокзалов БАМа и Транссиба, сообщает пресс-служба компании.

Реконструкция вокзалов проходит в Улан-Удэ, Иркутске и Тынде. На вокзалах будет обновлена система информирования и навигации пассажиров, а также будут внедрены энергосберегающие технологии во всех инженерных системах, отмечают в компании.

Кроме того, новый вокзал площадью 2,4 тыс. кв. м будет построен в городе Могоча Забайкальского края. Здание вокзала будет адаптировано для маломобильных пассажиров.

Ранее замначальника железной дороги Александр Парщиков сообщал о планах по вложению в модернизацию БАМа и Транссиба в 2017 году порядка 25 млрд руб.

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66 млн тонн в год к уровню 2012 года. Общая стоимость реализации проекта составляет 562 млрд рублей, из них 302 млрд рублей будут финансироваться за счет средств РЖД, 150 млрд рублей - из средств Фонда национального благосостояния, 110,2 млрд рублей - из средств федерального бюджета.

В Москве провели заседание координационного совета по транспортному образованию

Министр транспорта Максим Соколов провел заседание Координационного совета по транспортному образованию при Минтрансе. В нем приняли участие представители подведомственных Минтрансу агентств, Минобороны России, ректоры подведомственных транспортных вузов.

Среди ключевых реализованных за последнее время мероприятий министр отметил создание Российского университета транспорта, который станет базовым для всей системы подготовки кадров в транспортном комплексе. Кроме того, Государственной Думой по инициативе Минтранса проведены парламентские слушания «Совершенствование механизмов финансирования отраслевых вузов». Заключено важное соглашение о взаимодействии между Минтрансом России и Рособрнадзором от 19 апреля 2017 г., а также соглашение о взаимодействии между Минтрансом и ОАО «РЖД» от 29 марта 2017 г.

В своем выступлении М. Соколов подчеркнул, что Минтрансу удастся сохранять достаточные для отрасли объемы контрольных цифр приема студентов в транспортные вузы. В то же время остается ряд нерешенных вопросов, касающихся функционирования учебных заведений. Министр отметил важность обеспечения качественной конвенционной подготовки судоводителей и судомехаников, проведения вузами лицензионных и аккредитационных процедур, соблюдения требований по обеспечению доступности среды для инвалидов.

По словам главы Минтранса, для качественного развития транспортного образования особо важно разрабатывать новые образовательные программы, внедрять современные технологии подготовки, участвовать в экспертном сопровождении компаний, привлекать лучших преподавателей.

«Цифровая экономика требует от специалистов нового набора компетенций. Необходимо обеспечить вариативность образовательных программ, их настройку под потребности конкретных студентов», – сказал он.

В завершение министр отметил важность формирования позитивного имиджа отрасли и вузов, в том числе, за счет работы с социальными сетями и другими общественными площадками.

РУТ выпустил книгу по истории и теории тарифообразования

В издательстве Российского университета транспорта (МИИТ) вышла новая книга к.э.н. Фариды Хусаинова, посвящённая истории железнодорожных грузовых тарифов: «Ценообразование на транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России». Учитывая явную скудость научной литературы в сфере теории железнодорожного тарифообразования, выход монографии, являющейся одновременно и учебным пособием, следует считать существенным событием в отраслевой жизни.

Книга представляет интерес, как минимум, для трёх групп читателей – работающих в транспортном бизнесе, учащихся в транспортных вузах и работающих в транспортной науке.

При этом история железнодорожных тарифов вписана в общеэкономический и общеполитический контекст. Показано, как различные перемены в жизни страны отражались на железнодорожном транспорте и в том числе на тарифной политике.

В предисловии автор, в частности, отмечает: «Выпускник экономического факультета любого вуза, в том числе железнодорожного, должен знать не только прикладные аспекты своей специальности, но и обладать широкой общеэкономической культурой. Экономист, который знает только экономику – плохой экономист».

Работа позволяет читателю не только приобрести прикладные знания, но и сформировать более широкий кругозор общеэкономического характера. Например, в главе где речь идёт о дискуссиях между тарифными школами, попутно отмечается различие между подходом, базирующимся на субъективной теории ценности (стоимости), к которому тяготеют представители австрийской традиции и марксистским подходом, в основе которого лежит трудовая теория стоимости; там, где речь идёт о тарифных дискуссиях 1880-х годов, попутно анализируются причины выкупа казённых дорог в казну; введение бесплатных тарифов в 1921 г. увязано с политикой военного коммунизма, а возвращение платности тарифов – с НЭПом и т.п.

Таким образом студенты, изучающие дисциплину по этому учебному пособию научатся не только видеть в тарифной политике какие-то цифры, но и увязывать регулирование тарифов экономической политикой в разных отраслях экономики.

пн | 21.08.2017 |

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

Пассажирский поезд сошел с рельсов в Индии

В Индии сошел с рельсов очередной пассажирский поезд, унеся жизни множества людей.

Как передает The Guardian, в результате катастрофы погибли 23 человека, еще более 50 получили ранения различной степени тяжести.

ЧП произошло в индийском штате Уттар-Прадеш около шести вечера по местному времени. Пять вагонов поезда, следовавшего из Пури в Хардвар, сошли с рельсов вблизи города Музаффарнагар, в 115 километрах от столицы Дели.

Напомним, в конце марта в штате Уттар-Прадеш поезд сошел с рельсов и перевернулся, тогда сообщалось, что жертв не было, но пострадали как минимум 25 человек.

В ноябре 2016 года с рельсов в том же штате сошли 14 вагонов поезда, тогда жертвами стали более 130 человек, большинство из которых спали.



Строительство высокоскоростной линии Таиланд — Китай начнется в октябре

Как сообщило посольство Китая в Бангкоке, в сентябре 2017 г. Таиланд и Китай планируют заключить два контракта на строительство первой очереди высокоскоростной линии нормальной колеи Таиланд — Китай: участок пути протяженностью 253 км свяжет Бангкок с северо-восточной провинцией Накхонратчасима. Строительные работы начнутся в октябре 2017 г., запуск линии в эксплуатацию намечен на 2021 г. Стоимость проекта составит около 5,2 млрд долл. США.

Китайская сторона будет отвечать за проектные работы и надзор за строительством, тайская сторона — за строительные работы. Проектом предусматривается использование оборудования и материалов тайских поставщиков в максимально возможной степени.

Строительство первой очереди будет вестись поэтапно. Линия Бангкок — Накхонратчасима станет первой высокоскоростной магистралью в Таиланде.

В настоящее время обсуждаются детали строительства второй очереди проекта — от Накхонратчасима до провинции Нонгкхай на границе между Таиландом и Лаосом, где линия выйдет на железную дорогу Китай — Лаос, связывающую столицу Лаоса Вьентьян с городом Куньмин на юго-западе Китая и также находящуюся на этапе строительства.

Впервые о создании железнодорожной линии Таиланд — Китай было заявлено в 2014 г., но реализация проекта откладывалась по ряду причин, в том числе финансового характера.

ср | 23.08.2017 |

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

Начал работу новый грузовой железнодорожный маршрут из Китая в Россию

Новый маршрут железнодорожных грузовых перевозок из северо-западной китайской провинции Цинхай через Казахстан в Россию начал функционировать в воскресенье. Об этом сообщило агентство «Синьхуа», передает ТАСС.

Конечный пункт назначения поезда с изделиями химической промышленности – Пермь, куда груз должен быть доставлен в течение 10 дней, то есть на 30 суток быстрее, чем по морю. Общая протяженность пути составит 6,3 тыс. км. Власти КНР ожидают, что благодаря новому маршруту перевозок повысится конкурентоспособность китайских товаров в России.

Согласно официальной статистике, в настоящее время из Китая в страны Центральной Азии и Европы, в том числе РФ, через евразийское пространство регулярно ходит более 20 грузовых составов.

Китайские поезда нового поколения теперь еще на двух высокоскоростных маршрутах

Новые электропоезда CR400AF Fuxing, рассчитанные на скорость движения 400 км/ч и построенные компанией CRRC Sifang (входит в состав корпорации CRRC — крупнейшего в мире изготовителя подвижного состава) на основе конструктивной платформы China Standard, с 21 августа 2017 г. обращаются по маршрутам Пекин — Тяньцзинь (39 рейсов в день) и Пекин — Синтай (шесть рейсов в день).

Через месяц, 21 сентября 2017 г., планируется приступить к эксплуатации поездов Fuxing со скоростью 350 км/ч на линии Пекин — Шанхай протяженностью 1318 км, где эти поезда дебютировали в июне 2017 г. Испытательные поездки с этой скоростью начались в июле. Линия Пекин — Шанхай является наиболее загруженной в стране: с момента открытия в 2011 г. объем перевозок на ней достиг 600 млн пассажиров. С повышением скорости движения поездов до 350 км/ч длительность поездки между двумя городами сократится с 6 до 4,5 ч



пт | 18.08.2017 |

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

Китай утвердил три транспортных проекта на 12 млрд долларов

Государственный комитет по делам развития и реформ Китая утвердил три проекта транспортной инфраструктуры на сумму около 80 млрд юаней (12 млрд долларов), передает Интерфакс со ссылкой на Синьхуа.

В их число входит расширение международного аэропорта Урумчи в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, расположенном на северо-западе страны, стоимостью 41 млрд юаней, сообщается на сайте ведомства.

Там будут построены две взлетно-посадочные полосы и новый терминал площадью 450 тыс. квадратных метров для увеличения к 2030 году пассажиропотока до 63 млн человек, грузовых и почтовых отправок - до 750 тыс. тонн.

Кроме того, был утвержден проект строительства участка железной дороги длиной 111,8 километров, который свяжет города Шанхай и Наньтун. Инвестиции в него составят 36,8 млрд юаней.

Также было одобрено строительство за 1,5 млрд юаней нового гражданского аэропорта в городе Юйлинь Гуанси-Чжуанского автономного района, который находится на юге страны, сообщает Синьхуа.

В Китае запускают новый высокоскоростной поезд "ФУСИН"

Полноценная коммерческая эксплуатация новых китайских поездов модели "Фусин" начнется с 21 сентября на линии Пекин-Шанхай. Об этом говорится в опубликованном в воскресенье заявлении Китайской железнодорожной корпорации China Railway.

Отмечается, что в июле прошли тестовые прогоны данного поезда, во время которых проверялась его безопасность и надежность на максимальной скорости. С сентября на ветке Пекин-Шанхай поезда "Фусин" будут совершать семь поездок туда и обратно со скоростью до 350 км/ч. Запуск новых составов позволит сократить время в пути из Пекина в Шанхай с нынешних шести до четырех с половиной часов. Предыдущее поколение китайских поездов CRH380 разгонялись на этом маршруте максимум до 300 км/ч.

В заявлении корпорации отмечается, что поезд "Фусин" станет самым быстрым в мире высокоскоростным составом, находящимся в коммерческой эксплуатации. Впервые поезда начали курсировать в Китае со скоростью до 350 км/ч по маршруту Пекин-Тяньцзинь в 2008 году, однако в 2011 году власти распорядились ограничить скорость движения до 250-300 км/ч.

Китай обладает самой протяженной в мире сетью высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) - 22 тыс. км. При этом одна треть от всех ВСМ в стране спроектирована для движения по ним поездов со скоростью до 350 км/ч. Ранее сообщалось, что корпорация China Railway закупила 104 состава модели "Фусин" на общую сумму свыше \$2,6 млрд. Новые поезда должны быть направлены, в частности, на направление Пекин-Шанхай, которое является одним из самых загруженных в стране.

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)
