

## ***Дайджест статей в области ВСМ***

выпуск за 24.04– 28.04

[1. Проект Rail Baltica под угрозой срыва: в Эстонии неожиданно дали задний ход](#)

[2. РЖД создают "дочку" в Греции для реализации инфраструктурных проектов](#)

[3. Против РЖД возбудили дело из-за нарушений при строительстве железной дороги в обход Украины](#)

[4. Изъятие земель под ВСМ Москва – Казань начнется в 2018 году](#)

[5. РЖД потратит 318 млн рублей на разработку технологии беспилотного управления поездом](#)

[6. Россия и Новый Шёлковый путь](#)

[7. Доходы РЖД размыло грузопотоком](#)

[8. В Красноярске искали трамплины для экономики](#)

[9. "Игроки" договорились развивать контейнерные перевозки](#)

[10. МИНТРАНС выступает за создание совета рынка](#)

[11. РОСТРАНСНАДЗОР напомнил про Китайские боковые рамы](#)

[12. применение заброшенным железнодорожным линиям](#)

[13.P.S.](#)

---

## ***Проект Rail Baltica под угрозой срыва: в Эстонии неожиданно дали задний ход***

22 апреля 2017 г., тысячи людей вышли на улицы Таллинна, протестуя против проекта строительства трансбалтийской железнодорожной магистрали Rail Baltica. Люди несли транспаранты с лозунгами: «Использовать имеющиеся трассы!», «Остановите дорогу в ад!», «Деньги бизнесу, риски – народу?». Все дело в том, что эстонцы считают соглашение, которое премьер-министры прибалтийских стран подписали в конце января этого года, ущербным.

Лидер Профсоюза железнодорожников Олег Чубаров считает, что реализация этой дороги загонит эстонских граждан в кабалу кредитов и долгов. Он отметил:

Он полагает, что миллионы, выделенные на новую трассу, – пустая трата времени и денег, платить за которую придется их детям и внукам.

Гражданский активист Сергей Чаулин считает, что в связи с резким сокращением доходов от транзита из-за конфронтации с Россией, строительство нового транспортного пути вызывает массу вопросов, связанных с экономической целесообразностью проекта. Простые эстонцы выступают резко против этого проекта. Чаулин выделил:

Вице-председатель Партии зеленых Эстонии Андрей Гудим отмечает, что люди протестуют также против непрозрачности принимаемых властью решений. Гражданский активист Эмиль Рутику говорит, что люди хотят альтернативы трансбалтийской железнодорожной магистрали, тем более что есть варианты более логичной и эффективной реализации проекта.

Многих удивляет: в условиях, когда страна не в силах содержать в порядке уже имеющуюся инфраструктуру, власти предлагают строить еще один грандиозный инфраструктурный проект, в котором нет очевидного резона.

Известно, что проект трансбалтийской железнодорожной магистрали Rail Baltica должен соединить Таллинн с Польшей и Литвой, причем ширина колеи должна соответствовать европейским стандартам, то есть быть 1435 мм шириной, а не российским стандартам, как было прежде. Общая стоимость проекта приближается к 5 млрд долларов, при этом Эстония должна заплатить за дорогу 1,3 млрд долларов. Также известно, что в проекте Rail Baltica заинтересована такая структура, как НАТО, чтобы иметь возможность быстрого перебазирования войск и техники поближе к российским границам.

Пятница | 28.04.2017 | 17:31

[Источник tass.ru](http://tass.ru)

## ***РЖД создают "дочку" в Греции для реализации инфраструктурных проектов***

Infra Rail Greece A.E. будет являться исполнителем работ по контрактам, которые "РЖД Интернешнл" рассчитывает получить, участвуя в тендерах на территории Греции

ООО "РЖД Интернешнл" (входит в холдинг "РЖД") создает дочернюю компанию в Греции для реализации инфраструктурных проектов, сообщил генеральный директор "РЖД Интернешнл" Сергей Павлов.

"РЖД Интернешнл" на совете директоров рассмотрела вопрос об открытии на территории Греции дочерней компании, решение было принято единогласно. Уже на следующей неделе мы приступим к формальным мероприятиям по ее регистрации", - сказал Павлов.

По его словам, уже в этом году могут быть объявлены тендеры, в которых может принять участие греческая "дочка". "Ожидается, что в этом году будут объявлены тендеры, где мы с нашими греческими партнерами будем принимать участие в подаче конкурсных заявок. Подведение итогов по ним планируется в конце этого - начале следующего года. В случае успешного участия мы будем готовы незамедлительно приступить к работам сразу после оформления необходимых документов", - отметил он.

Планируется, что дочерняя Infra Rail Greece A.E. будет являться исполнителем работ по контрактам, которые "РЖД Интернешнл" рассчитывает получить, участвуя в тендерах на территории Греции, причем на начальном этапе в качестве субподрядчика.

В январе 2017 года "РЖД Интернешнл" и "Эрга Осе С.А." (дочерняя компания Греческой железнодорожной организации, ОСЕ) подписали меморандум о взаимопонимании, предусматривающий сотрудничество компаний в реализации инфраструктурных проектов как на территории России и Греции, так и третьих стран.

Ранее первый вице-президент РЖД Александр Мишарин в интервью ТАСС говорил, что РЖД интересны приобретения операторов в Греции, Сербии и Германии. Также он отмечал, что РЖД готовы участвовать в реконструкции железных дорог, в управлении инфраструктурой железных дорог, в том числе оперированием в будущем.

ООО "РЖД Интернешнл" - специализированная инжиниринговая компания, созданная в рамках холдинга "РЖД" для централизации функций стратегического планирования внешнеэкономической деятельности и оперативного управления инфраструктурными проектами за рубежом.

Четверг | 27.04.2017 | 14:48

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

## ***Против РЖД возбудили дело из-за нарушений при строительстве железной дороги в обход Украины***

Сотрудники Ростехнадзора возбудили административное дело в отношении ОАО «РЖД» после внеплановой проверки строительства в Воронежской области железной дороги в обход Украины.

Как сообщили в пресс-службе ведомства, дело возбуждено по статье КоАП РФ «Невыполнение в срок законного предписания органа, осуществляющего государственный надзор».

«По ней для юридического лица предусмотрено наказание в виде штрафа до 100 тыс. рублей или административного приостановления деятельности до 90 суток. В адрес ОАО „РЖД“ направлено уведомление о времени и месте составления протокола об административном правонарушении», — уточнили в пресс-службе.

В Ростехнадзоре отметили, что дело возбуждено по итогам внеплановой проверки объекта капитального строительства «Новая железнодорожная линия на направлении Журавка — Миллерово». «Проверка показала, что работы ведутся без разрешения на строительство, без проектной документации, в которой обязано быть положительное заключение государственной экспертизы, без извещения о начале строительства. Ранее эти нарушения уже выявлялись инспекторами ведомства, предписания к устранению направляли в ОАО „Российские железные дороги“, но до сих пор их не исправили», — добавили в управлении.

Строительство железной дороги в обход Украины, протяженностью 137,5 км, началось в 2015 году. Ее готовность составляет 60%, сдача намечена на сентябрь 2017 года.

Среда | 26.04.2017 | 13:34

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

## ***Изъятие земель под ВСМ Москва – Казань начнется в 2018 году***

Изъятие земель под строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань начнется в декабре 2018 года, следует из актуализированного плана-график строительства ВСМ, опубликованного на сайте правительства РФ.

Согласно документу, разрешение на ввод в эксплуатацию высокоскоростной магистрали должно быть получено в декабре 2020 года, а регистрация прав собственности на инфраструктуру запланирована на февраль 2021 года.

Ранее планировалось запустить первый скоростной поезд в 2020 году. Согласно новому плану, работы по сооружению магистрали стартуют в январе 2017 года и завершатся в июне 2020 года.

Напомним, проект ВСМ предполагает строительство железнодорожной ветки Москва-Казань протяженностью 770 км. Скорость движения поездов на ней будет достигать 400 км/ч, а время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Стоимость строительства ВСМ оценивается в 1 трлн руб., из которых 380 млрд руб. – деньги государства.

Победителем конкурса на проектирование ВСМ Москва- Казань стал российско-китайский консорциум во главе с ОАО «Мосгипротранс» при участии ОАО «Нижегородметропроект» и CREEC (China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.). Проектные работы должны завершиться в 2016 году.

Суббота | 22.04.2017 | 13:35

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

## ***РЖД потратит 318 млн рублей на разработку технологии беспилотного управления поездом***

Как следует из информации на сайте госзакупок, подрядчикам предстоит выполнить работы по разработке систем на МЦК и Московской железной дороге

Москва. 21 апреля. INTERFAX.RU - ОАО "Российские железные дороги" привлечет разработчиков технологии движения поездов без машинистов на Московской и Октябрьской железных дорогах.

Соответствующая информация о закупках у единственного поставщика опубликована на сайте госзакупок в пятницу. Начальная (максимальная) цена контрактов суммарно составляет 318 млн рублей (с НДС). Сроки выполнения работ определены до конца 2019 года.

Подрядчикам предстоит выполнить работы по разработке системы управления движения поездов без машиниста на Московском центральном кольце (МЦК), Московской железной дороге, а также по разработке и внедрению технологии управления локомотивом без машиниста для маневровой работы на станции Лужская Октябрьской железной дороги.

### ***Безлюдная технология***

В России "безлюдная технология" в 2015 года реализована в сортировке станции Лужская (порт Усть-Луга, Ленинградская обл.), где внедрена система роспуска вагонов с автоматическим управлением горочным локомотивом. Отрабатывается схема управления маневровым тепловозом по радиоканалу с удаленного рабочего места оператора-машиниста. Это позволит одному человеку управлять сразу несколькими локомотивами.

Ранее старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович говорил, что "внедрение digital-форматов в операционную деятельность компании - один из важнейших приоритетов программы инновационного развития перевозчика в 2016 по 2020 гг." - на пути к созданию "умной" железной дороги.

Отмечалось также, что в рамках проекта "Цифровая железная дорога" особое внимание уделяется опции автоматического управления, обеспечивающей ведение поезда без участия машиниста. В среднесрочной перспективе она, помимо прочего, позволит решить кадровые проблемы, снизит напряженность труда, хотя от работников и потребуются повышение квалификации, чтобы эффективно действовать в нестандартных ситуациях, когда необходимо брать управление на себя.

## ***Россия и Новый Шёлковый путь***

Пекинский форум "Один пояс и один путь" (14-15 мая) станет для Евразии главным внешнеполитическим мероприятием нынешнего года. В нём примут участие около двадцати глав государств, расположенных на Экономическом поясе Шёлкового пути (ЭПШП). Отправится в Пекин и президент России В.В. Путин.

Это будет первая в этом году его встреча с председателем Си Цзиньпином. Она даст возможность с глазу на глаз обсудить не только впечатления от первых ста дней президентства Дональда Трампа и быстро меняющуюся обстановку в мире, но также рассмотреть вопросы, связанные с повесткой дня форума — взаимодействием на Шёлковом пути. Именно это взаимодействие даёт возможность поставить наше двустороннее стратегическое партнёрство на критически важное надёжное торгово-экономическое основание. Только масштабные новые проекты могут оживить сотрудничество двух огромных сопредельных стран, двух взаимодополняющих экономических систем..

Тема Шёлкового пути слабо различима в симфонии внешнеполитических мелодий не только российского экспертного сообщества и СМИ, но также правительственных учреждений и деловых объединений, которым поручено обеспечить сопряжение ЕАЭС и ЭПШП. Похоже, это не случайно.

В России так и не смогли найти своё достойное место, свой интерес в инициативе ЭПШП, а в Пекине не смогли предложить Москве привлекательную роль. Россия с 1992 года используется как транзитная территория для китайского экспорта в Европу, следующего из транспортного узла Ляньюньган на берегу Жёлтого моря через весь Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию в такие же узлы Гамбурга и Роттердама. Этот маршрут получил в Китае громкое название "Новый континентальный мост Азия—Европа". На самом деле это просто стыковка, сопряжение в одну линию уже имевшихся железнодорожных путей самого Китая и постсоветского пространства. Грузы через нас идут ещё и через "Континентальный мост Азия—Европа". Так в Китае называют наш старый добрый Транссиб.

В инфраструктурную основу ЭПШП, всё чаще называемого в России Новым Шёлковым путём, входит также крупномасштабный проект строительства трансконтинентального скоростного шоссе "Западный Китай — Западная Европа". Оно пройдёт от того же Ляньюньгана до Санкт-Петербурга. Этот проект, начатый ещё до 2013 года, реализован лишь частично. По территории Китая проложено современное скоростное шоссе, по которому мне недавно довелось "с ветерком" проехать более



тысячи километров от Ланьчжоу до Алашанькоу. Далее шоссе проходит по Казахстану вплоть до границы с Россией в районе Оренбурга. Существуют разные оценки готовности казахстанского отрезка, но российский не проложен даже на бумаге.

Несколько лет обсуждался проект строительства скоростной пассажирской линии Москва-Казань с последующим продлением до Екатеринбурга и чуть ли не до Пекина. Однако никаких реальных результатов этот проект не принёс, став только источником разочарования и взаимных претензий двух сторон. Во время встречи в Сочи в 2014 году Путин и Си Цзиньпин обсуждали участие Китая в модернизации Транссиба и БАМа, однако вскоре эта тема перестала даже упоминаться.

Таким образом, со времени выдвижения инициативы "Один пояс и один путь" осенью 2013 года для российско-китайского транспортного взаимодействия в Евразии по существу ничего не изменилось. Россия как получала, так и получает отчисления за транзит по двум "континентальным мостам", один из которых недавно отметил своё столетие, а второй — четвертьвековой юбилей. Возможная и желательная синергия созидательных порывов двух стратегических партнёров в самом крупном инфраструктурном проекте XXI века пока так и не произошла. Появились только красивые на первый взгляд идеи и длинные списки мелких и средних проектов преимущественно регионального масштаба. Упущено много возможностей, которые умело реализуют не только наши дальние соседи — Пакистан, Иран, государства Африки и Персидского залива, но и страны-члены ЕАЭС — Казахстан и Белоруссия.

Стратегическому партнёрству недостает тактического

Закономерен вопрос: в чём тут дело? Ведь на уровне мировой стратегии Москва и Пекин действительно наладили реальное партнёрство по важнейшим проблемам безопасности, которое подчас напоминает военно-политический союз. Но вот с "тактикой" проблемы налицо, причём не только на Новом Шёлковом пути. Что бы ни говорилось о проблемах с обменным курсом рубль/юань или о роли западных санкций, товарооборот прошлого года, не дотянувший до 70 миллиардов долларов, — свидетельство отсутствия между партнёрами "стыковочных механизмов", симптом серьёзных коренных проблем во взаимодействии двух огромных сопредельных держав, двух крупных экономических систем,

Эти проблемы начинаются на стратегическом уровне. У Китая есть выдвинутый в 2012 году долгосрочный план "Китайская мечта", призванный к 2049 году превратить Поднебесную в одну из ведущих держав мира. С учётом выступлений председателя Си Цзиньпина на "Большой двадцатке" в прошлом году в Ханчжоу и в Давосе нынешней зимой речь может идти и о намерении превратиться в глобального лидера вместо впадающих в стагнацию США. Инициатива "Один пояс и один путь" является составной



---

частью этого плана. При этом ЭПШП — его сухопутная часть, "пояс", которую дополняет Морской Шёлковый путь XXI века. Кроме того, в Китае сохраняется система пятилетних планов — сейчас реализуется 13-й пятилетний план. У России за все послесоветские годы ни долгосрочной, ни даже среднесрочной стратегии так и не появилось. Не удивительно, что в Москве не могут объяснить Пекину, чего же мы хотим от двустороннего экономического сотрудничества.

Наше стратегическое партнёрство удалось потому, что совпали национальные интересы в области безопасности. Наше экономическое партнёрство не удаётся потому, что ни та, ни другая сторона не предлагает проекты, отвечающие национальным интересам обеих держав. Проект "Москва—Казань" был задуман в первую очередь для транспортного обеспечения футбольного чемпионата 2018 года. Китаю это мероприятие безразлично, а перспективы отдачи капиталовложений от пассажиропотока по завершении праздника спорта неясны. Даже в самом Китае с его колоссальным населением и растущими потоками пассажиров только две линии скоростных дорог вышли на прибыль, остальные по-прежнему дотируются. Возить воздух из Москвы в Казань или, тем более, во Владивосток или Пекин — это не по-китайски.

В чём же заинтересованы китайцы? Честно говоря, у меня складывается впечатление, что их устраивает статус-кво. Существующий поток товаров в Европу (экспорт в 2016 г. — 340 млрд. евро) вполне успешно обслуживают не только морские маршруты, но и проходящие по территории России "континентальные мосты", перевозки по которым пока убыточны и дотируются китайским бюджетом. Мало того, ускоренными темпами прокладываются новые маршруты в обход России — своё плечо подставил наш партнер по ЕАЭС Казахстан, через который уже пошли пробные составы на Туркмению, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее в Европу. Большие ресурсы брошены на строительство "пакистанского коридора", который через пару лет может обеспечить транспортировку товаров из Китая по железной дороге и шоссе в порт Гвадар на побережье Персидского залива.

Некоторые эксперты считают, что Китай вообще не заинтересован в усилении России и под предлогом западных санкций и отсутствия дельных предложений уклоняется от серьёзных вложений в нашу экономику. Поддержка же внешнеполитических действий и инициатив Москвы призвана стимулировать её нынешнюю активность. Россия, получившая прозвание "чжаньдоу миньцзу" ("боевая нация" или "задиристая нация"), рассматривается как громоотвод, который притягивает к себе молнии Америки, испытывающей растущую конкуренцию со стороны Китая на мировой экономической арене.

---

Китайское чиновничество, напуганное общенациональной борьбой с коррупцией, сейчас проявляет максимум осторожности в контактах со всеми иностранцами, включая российских коллег, которые нередко предпочитают именно "взяткоёмкие" проекты. Они проявляют порой излишнюю жёсткость на переговорах разного уровня. Отличия в законодательстве и делопроизводстве, языковой барьер, разница в традициях проведения переговоров тоже усиливают разочарование. Даже профессиональные специалисты по России, особенно молодые эксперты и журналисты, всё чаще ведут себя заносчиво.

В России тоже накопилось разочарование медленными темпами развития сотрудничества, на которое возлагали чрезмерные надежды после введения санкций Запада. Скептические рассуждения слышатся и от олигархов, и от руководителей предпринимательских объединений, вовлечённых в бизнес с Китаем. В Москве неспешно спорят сторонники и противники участия в китайском проекте, говорят об "объективных трудностях" и советуют "не торопиться" с реализацией договорённостей.

#### Необходимо сопряжение национальных интересов

Главную причину недостаточного интереса России к участию в ЭПШП я вижу всё же в непонимании наших национальных интересов, вполне реальных возможностей. Это непонимание в немалой степени объясняется недостатком информации о том, какую роль отводит Пекин инициативе ЭПШП во внутренней и внешней политике страны. Она стала несущей конструкцией всей геополитической и геоэкономической активности Китая и останется таковой в обозримом будущем.

В самом же Китае формула "и дай и лу" — "один пояс и один путь" известна каждому китайцу, реализация инициативы идёт по жёсткому графику с привлечением колоссальных средств как государственного бюджета, так и региональных финансовых ресурсов, частного капитала. Подобно американцам, устремившимся в XIX веке на "дикий Запад", или русским, освоившим Сибирь и Дальний Восток в XVII-XX веках, накопившие огромные капиталы и огромную созидательную энергию китайцы с вдохновением взялись за реализацию новой масштабной инициативы. На наших глазах идёт переформатирование китайской экономики и географии. Благодаря инициативе ЭПШП, малонаселённый Северо-Запад Поднебесной становится "резервным" жизненным пространством китайской нации.

---

## Новый Шёлковый путь своими глазами

Начав комментировать инициативу Нового Шёлкового пути вскоре после её выдвижения председателем Си Цзиньпином осенью 2013 года, написав несколько статей и докладов и даже прочитав специальный курс лекций в Университете дружбы народов, я скоро понял скудость и противоречивость имеющейся информации. Так родилась мечта проехать по китайской части Нового Шёлкового пути и всё увидеть своими глазами. В течение 2016 года мне удалось предпринять серию поездок: Ляньюньган—Чжэнчжоу—Иньчуань, Сиань—Фупин—Ланьчжоу, Ланьчжоу—Увэй—Чжанье—Цзяюйгуань—Дуньхуан, а также Дуньхуан—Хами—Алашанькоу—Хоргос—Инин—Урумчи.

Преодолев за год расстояние в почти 3 тыс. км по трассе Нового Шёлкового пути от порта Ляньюньган до "сухопутных портов" Алашанькоу и Хоргос на границе с Казахстаном, я увидел новую картину. Китайская нация приступила к выполнению сверхзадачи, соизмеримой по масштабу с возведением Великой стены, обустройством Великого Шёлкового пути, созданием Великого канала.

Эта сверхзадача потребует колоссальных средств и усилий в течение нескольких десятилетий. Но она предоставит и новые возможности для развития. Она изменит транспортную систему самого Китая и обеспечит новые выходы во внешний мир. Она сбалансирует размещение промышленности по территории страны и создаст новые точки роста. За счёт новых аграрных технологий ускорится освоение засушливых и пустынных земель, уменьшится дефицит обрабатываемых площадей. Новое строительство создаст миллионы рабочих мест, привлечёт в отстающие районы Северо-Запада образованную и пассионарную молодёжь.

Для достижения первых, но вполне ощутимых успехов на Новом Шёлковом пути была очень важна сама постановка долгосрочной цели и распределения её начальных этапов по времени и по отдельным регионам. Я до сих пор вспоминаю, как на моих глазах поразительными темпами шло строительство новых заводов и медицинских центров, выставочных комплексов и жилых кварталов. Завод тяжёлого машиностроения в Новом Ланьчжоу дал продукцию через год и шесть месяцев после начала строительства на новом месте. Химический завод на той же новой площадке — через восемь месяцев. Международный культурный центр из четырёх дворцов средневекового стиля во всемирно знаменитом городе Дуньхуан — тоже через восемь месяцев...

Путешествуя на скоростных и обычных поездах, автобусах и джипах, я убедился, что Новый Шёлковый путь вовсе не выстлан шёлком. Даже на китайском участке ещё предстоит сделать очень много. До сих пор не завершено строительство единой сети пассажирских скоростных железных дорог. От Пекина без пересадки пока не доехать до Урумчи. Грузовые магистрали предстоит и дальше реконструировать, надо увеличить

---

---

скорость движения, проложить новые линии в "глубинку" и новые промышленные центры. Возникшие за последние годы "новые города" и "новые районы развития", технопарки и зоны свободной торговли ещё не один год будут заполняться предприятиями из Восточного и Южного Китая, из соседних государств, включая Россию.

Внутрикитайский участок Нового Шёлкового пути показывает, что подразумевается под "экономическим поясом". Вдоль скоростных железных дорог и шоссе, проходящих практически точно по старинным караванным маршрутам, возникают современные "оазисы". На площадки технопарков приходят новые производства, переселяются предприятия из перенасыщенных приморских районов. Создаются бондовые склады с элементами полномочий и привилегий зон свободной торговли. В рамках государственных программ развития открываются новые университеты, медицинские комплексы, целые кластеры центров программного обеспечения и облачных исчислений. В традиционно засушливых местностях находят источники воды и осваивают "китайскую целину", переселяя из нищих деревень в полупустынях десятки тысяч крестьянских семей.

Страны Нового Шёлкового пути, прежде чем нарастить "плоть" из промышленных и торговых районов на "скелет" связанных с Китаем железных и шоссейных дорог, будут нуждаться в коренном обновлении своей инфраструктуры.

#### Новому Шёлковому пути — новые российские проекты

Сконцентрировав внимание и средства на обустройстве внутрикитайского участка ЭПШП и добившись первых ощутимых успехов, в Пекине увидели явное отставание на маршрутах, ведущих в Европу и на Ближний Восток. Уже в близкой перспективе на этих направлениях с учётом нарастающего товарооборота могут возникнуть "бутылочные горлышки". Немаловажная задача состоит в укреплении взаимопонимания.

Можно ожидать, что китайский руководитель как автор инициативы "Один пояс и один путь" выдвинет на форуме некие свежие идеи, уточнит недопонятые моменты, сделает новые предложения. Само собой разумеется, в Пекине будут ждать инициатив и от гостей. От Путина в Пекине захотят услышать не только добрые слова про "Один пояс и один путь" и вариации на тему "сопряжения ЕАЭС с Шёлковым путем", но и получить доказательства заинтересованности России в реализации этой стратегии. Одной из инициатив могла бы стать идея создания "северного хаба" и "северо-западного хода".

Дело в том, что в ходе создания Нового Шёлкового пути на нём образовалось несколько крупных транспортно-логистических узлов, соединяющих скоростные шоссе, железные дороги и портовые мощности, так называемые хабы. Восточным хабом с самого начала стал порт Ляньюньган на побережье Жёлтого моря. В Западной Европе таким совместным хабом можно считать расположенные недалеко друг от друга порты

---

---

Роттердам и Гамбург. Роль южного хаба явно предназначена пакистанскому глубоководному порту Гвадар, который будет соединён с КНР не только новой железной дорогой, но и стратегическим шоссе. Центральным хабом всего Нового Шёлкового пути, его сухопутным "ядром" становится главный город Синьцзяна Урумчи, соседствующий с КПП Алашаньюкоу и КПП Хоргос.

В интересах России было бы создание на своей территории ещё одного, северного хаба в Санкт-Петербурге. Геостратегическая роль города на Неве для Нового Шёлкового пути уже признана хотя бы тем, что именно он определён конечным пунктом шоссе "Западный Китай — Западная Европа", которое планируется достроить к 2023 году.

Если шоссе ещё только строится, то целая система портов на Балтийском море в самом Санкт-Петербурге и в соседних с ним Усть-Луге, Приморске, Выборге и Бронке уже действует и является готовым морским компонентом северного хаба. В Усть-Луге сходятся автомобильные, железнодорожные, трубопроводные магистрали, к тому же порт соседствует с АЭС. На этой транспортной и энергетической базе планируется создание мощного индустриального парка, состоящего из взаимоувязанных кластеров предприятий разных отраслей. Грузооборот Усть-Луги в 2016 году составил 93.4 млн. тонн, а запланированная мощность — 180 млн. тонн. Прогнозируемый грузооборот этого порта и всей портовой системы Санкт-Петербурга существенно превышает пропускные возможности существующих железных дорог.

Таким образом, строительство новой современной железной дороги от Санкт-Петербурга на юго-восток европейской части России, в сторону Урала, Сибири и далее Китая отвечало бы национальным интересам России. Соединённая с действующими линиями Континентального моста Азия-Европа (Транссиба) и Нового континентального моста, проходящего через Казахстан, такая дорога отвечала бы национальным интересам также и Китая. Выход к Балтийскому морю и действующей транспортной сети Северной Европы расширил бы возможности прямой торговли со странами этих регионов. Само собой разумеется, речь идёт не о пассажирской, а о грузовой скоростной дороге. В перспективе эта современная дорога, которую можно назвать северо-западным ходом, могла бы быть продлена на Север, в страны Скандинавии, и на Запад, в страны Восточной и Западной Европы.

Геостратегическое значение северо-западного хода повышает начинающаяся вскоре реализация проекта ещё одного нового транспортного коридора — Белкомур (Белое море — Коми — Урал). Отправной точкой железной дороги, призванной кратчайшим путём соединить регионы Сибири и Урала, а в перспективе "дотянуться" до стран Центральной Азии и Китая, сейчас называют Архангельск. Однако популярность в экспертных и деловых кругах набирает предложение сделать ещё одним хабом Белкомур Мурманск. Этот важнейший порт Северного морского пути уже связан железной дорогой с Санкт-Петербургом.

---

---

Таким образом возникает сопряжение сразу нескольких стратегических транспортных маршрутов глобального значения, столь интересных и Китаю, и нам. В дополнение к Морскому Шёлковому пути XXI века, идущему из Китая через Индийский океан в страны Персидского залива и Средиземного моря, вырисовывается ещё один стратегический морской путь, который можно назвать Северным Шёлковым путем. Договорённость о российско-китайском сотрудничестве по Белкомуру уже была достигнута в сентябре 2015 года во время встречи в Пекине высших руководителей России и Китая. Характерно, что строительством Белкомура, которое должно начаться уже в 2018 году, намерена заняться китайская компания Poly International Holding.

Представляется, что наиболее рациональным с точки зрения логистики стало бы создание по современным стандартам новой трассы северо-западного хода, которая резко ускорила бы доставку контейнеров, разгрузила перегруженные российские магистрали и прошла по регионам, недостаточно подключённым к национальной транспортной сети. При этом наиболее выигрышным маршрутом с точки зрения как сокращения длины, так и безопасности, представляется путь, проходящий по территории России и Китая.

Этот путь мог бы выйти из Урумчи и пересечь китайско-российскую границу на её западном, алтайском участке. С учётом статуса заповедной территории и трудного рельефа Алтая возможен небольшой обход по примыкающим территориям Казахстана или Монголии. Затем железная дорога пересекла бы трассу Транссиба и ушла дальше на Север в сторону Санкт-Петербурга. Спрявление маршрута и строительство современной магистрали позволило бы резко сократить время доставки грузов, в том числе за счёт использования новых отечественных или китайских скоростных грузовых и почтово-багажных составов. Грузовые поезда со скоростью движения от 120 до 250 км в час намечено начать производить в Китае к 2020 году. Новая магистраль дала бы мощный толчок развитию российских регионов, обеспечила им не только дополнительные связи с другими частями России, но и прямой выход на рынки Китая и стран ЮВА, помогла бы привлечь отечественные, китайские и иные капиталовложения.

Важным соображением в пользу создания российско-китайского транспортного коридора Сяньцзян — Санкт-Петербург, включая северо-западный ход и северный хаб, является фактор безопасности. Прецеденты перекрытия или затруднения движения на торговых маршрутах в Польше и Белоруссии создают потенциальную угрозу стабильному функционированию всё более важной для Китая трассы в Европу. Появление дополнительного маршрута Нового Шёлкового пути лишило бы противников свободной торговли важного козыря и стабилизировало движение товаров по уже существующим маршрутам. Ещё одним вариантом северного маршрута железной дороги до Санкт-Петербурга может стать прокладка трассы вдоль российского участка шоссе Западный Китай — Западная Европа от границы с Казахстаном в районе Оренбурга.

---

---

Подключение к проекту китайских финансов и передовых строительных технологий существенно сократило бы сроки его реализации, создало столь необходимый для общественного мнения пример эффективности российско-китайского взаимодействия. Дополнительным плюсом стало бы создание "экономического коридора" из российско-китайских промышленных кластеров в зоне притяжения железной дороги и крупных совместных аграрных производств для выхода на китайский рынок.

Формой реализации проекта могло бы стать формирование российско-китайского консорциума, подобного тому, что в 2015 году был создан Китаем, Казахстаном, Турцией, Грузией и Азербайджаном для транспортировки грузов в обход России по Транскаспийскому транспортному маршруту. Он является частью казахстанского долгосрочного плана развития инфраструктуры "Нурлы Жол", который координируется с ЭПШП. До 2020 года на эти цели выделено более \$20 млрд.

Помимо идеи северного хаба и северо-западного хода, в Пекине могут быть представлены и другие масштабные программы. Исходя из существующих реалий и опыта последних лет, такие программы должны быть связаны с именами высших руководителей, находиться под постоянным контролем их самих или наделённых необходимыми полномочиями личных представителей. В ходе пекинского форума В.В. Путин и Си Цзиньпин призваны продемонстрировать своим народам и всему остальному миру прочность российско-китайского стратегического партнёрства, развеять надежды недоброжелателей.

Поймать "китайский ветер" в паруса нашей экономики — этот призыв Владимира Путина как нельзя лучше отражает целесообразность нашего участия в стратегии "Один пояс и один путь". Правда, на этот же "ветер" рассчитывают и другие страны, да и направление "ветра" может иногда меняться. Не видеть имеющиеся сейчас возможности было бы ошибкой.

Юрий Тавровский,  
китаевед, профессор РУДН  
газета «Завтра»

---



## **Доходы РЖД размыло грузопотоком**

### **Монополия возит все больше, но не зарабатывает**

Несмотря на индексацию тарифа с 1 января на 6% и рост грузооборота на 7%, доходность грузоперевозок ОАО РЖД за первый квартал почти не увеличилась. По мнению менеджмента компании, проблема в ухудшении структуры грузопотока: растущие объемы низкодоходного угля вытесняют высокодоходные нефть и металл. Аналитики отмечают, что тенденция уже приобрела "необратимый характер", а привлечь новые грузы будет все сложнее.

Рост доходной ставки ОАО РЖД в части грузоперевозок за первый квартал "близок к нулю", заявил в пятницу старший вице-президент монополии Вадим Михайлов. "Погрузка у нас идет выше плана, грузооборот выше плана, но, к сожалению, первый квартал по-прежнему показывает неположительную для нас динамику структуры перевозимых грузов,— сказал он.— Мы опять стали везти больше низкодоходных грузов по сравнению с высокодоходными". В частности, происходит увеличение отгрузки угля при сокращении перевозки нефтяных грузов.

По словам господина Михайлова, глава ОАО РЖД Олег Белозеров уже провел ряд встреч с крупными грузоотправителями (на 28 из них приходится 55% доходов ОАО РЖД), обсуждались меры по возврату грузов на железную дорогу. "Мы надеемся, что падение доходной ставки остановится и структура грузов стабилизируется",— пояснил топ-менеджер. Он напомнил, что на конец 2016 года монополия недополучила 91,8 млрд руб. доходов из-за изменения структуры грузов, но не стал прогнозировать результаты 2017 года. В 2016 году при индексации тарифа на 9% (рост эффективной ставки на 7,5%) доходная ставка ОАО РЖД по грузовым перевозкам выросла на 2,7%.

С 1 января тарифы ОАО РЖД были проиндексированы на 6%, объем перевозок также вырос. По данным ОАО РЖД, погрузка за январь--март увеличилась на 3,8%, до 305 млн тонн. Погрузка каменного угля при этом выросла на 9,3% (до 91,1 млн тонн), но нефти и нефтепродуктов сократилась на 0,2% (до 61,2 млн тонн). Грузооборот вырос на 7,3%, до 607,6 т км (без учета порожнего пробега). Таким образом, нулевой рост предполагает фактическое ухудшение доходности.

Глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин поясняет: доходная ставка представляет собой доход, разделенный на грузооборот в тонно-километрах, и на нее влияют два фактора — наименование груза и дальность. По его мнению, нулевой прирост доходной ставки при опережающих темпах роста грузооборота и индексации тарифа говорит о том, что ОАО РЖД ошиблось в расчете

необходимой индексации тарифа на 2017 год. К моменту определения уровня индексации у компании была возможность все четко подсчитать, полагает эксперт, напоминая, что государство удовлетворило требования ОАО РЖД, предоставив и надбавку к тарифу, и изменения в прейскурант. Ухудшение структуры погрузки проявилось в середине 2015 года, в 2016 году установился тренд, который в 2017 году не изменился. И если раньше, отмечает Павел Иванкин, ситуацию можно было объяснять объективными факторами, например налоговым маневром в нефтяной отрасли, то сейчас эти факторы уже отыграны, результат — в чистом виде ошибка прогнозирования.

Действительно, доходная ставка ОАО РЖД в пересчете на тонну груза по итогам квартала почти не изменилась (рост менее 0,5%), а в пересчете на единицу грузооборота выросла примерно на 1%, говорит глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров. Это связано с продолжающимся ростом доли низкодоходного угля в структуре перевозок, а также со снижением грузооборота нефтеналивных, хлебных грузов и руды на фоне сокращения средней дальности. "В 2017 году процесс ухудшения структуры грузовой базы продолжается и с учетом перераспределения перевозок светлых нефтепродуктов принял необратимый характер — например, в четвертом квартале начнется заполнение дизтопливом нефтепродуктопровода Тихорецк--Новороссийск", — говорит эксперт, добавляя, что при этом возможности ОАО РЖД по привлечению других грузов сильно ограничены.

Наталья Скорлыгина

## ***Станция Мурманск ОЖД - рекорд суточной выгрузки***

**15 апреля 2017 года на станции было переработано 1033 вагона**

15 апреля 2017 года общая суточная выгрузка на станции Мурманск Октябрьской железной дороги (ОЖД) по всем номенклатурам грузов в адрес Мурманского морского торгового порта, а также других грузополучателей составила 1033 вагона. Это является наивысшим показателем за всю историю работы Мурманского транспортного узла, сообщила служба корпоративных коммуникаций ОЖД.

«Высокие показатели достигнуты благодаря профессиональным и слаженным действиям всех подразделений Мурманского региона, в первую очередь специалистов Мурманского центра организации работы железнодорожных станций, Северного района управления Диспетчерского центра управления перевозками и коллектива станции Мурманск. Совершенствование технологии работы для дальнейшего увеличения объемов выгрузки на станции Мурманск будет продолжаться», — говорится в сообщении.

Анна Булаева

---

## ***В Красноярске искали трамплины для экономики***

В рамках Красноярского экономического форума состоялся круглый стол: "Мегапроекты в транспорте - бремя для бюджета или трамплин для экономики?"

В мероприятии, организованном Минтрансом России, приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович, первый заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих, заместитель Министра транспорта РФ Алан Лушников, главы субъектов РФ, представители Совета Федерации, федеральных органов власти, общероссийских общественных организаций, подведомственных агентств, предприятий и высших учебных заведений отрасли, а также банков и консультационных компаний.

В рамках круглого стола обсуждались новые механизмы финансирования инфраструктурных транспортных проектов и внедрение цифровых технологий на транспорте.

В своем выступлении Е. Дитрих отметил, что транспортный комплекс является одним из самых мощных генераторов информационных потоков. Для эффективной работы транспорта требуется обработка значительных объемов данных. Процедуры оформления перевозок пассажиров и грузов должны быть максимально автоматизированы, проходить с минимальным участием людей и безусловной защитой персональных и платежных данных.

Первый замминистра подчеркнул, что для определения приоритетов реализации транспортных проектов необходима их комплексная оценка по бюджетным, залоговым и социальным эффектам.

В свою очередь А. Лушников указал, что в настоящее время накоплен опыт оценки косвенных положительных эффектов от реализации крупных транспортных проектов. Инвестиции в инфраструктурные проекты снижают транспортные издержки, способствуют росту производительности. За последние несколько лет принимались решения о финансировании крупных проектов в США, Великобритании, Японии, Китае. В России также есть примеры расчета таких эффектов, в частности, в области развития железнодорожной инфраструктуры.

Для преодоления накопленных инфраструктурных ограничений России необходимо увеличить ежегодные инвестиции в инфраструктуру. Эта цель вполне достижима при условии учета значительных косвенных эффектов, благодаря которым появляется возможность использовать новый канал государственных инвестиционных заимствований на принципах TIF (Tax increment financing).

Необходимым условием является формирование федеральных и территориальных фондов развития инфраструктуры на принципах TIF, обеспечивающих сбалансированное распределение рисков финансирования проектов между государством и коммерческими инвесторами. Источником для наполнения фондов будут будущие дополнительные бюджетные доходы, возникающие в результате строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов.





## ***Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились развивать контейнерные перевозки***

Президент ОАО "РЖД" Олег Белозёров подписал семистороннее соглашение об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа. Подписи под документом также поставили руководители "Китайских железных дорог", ГО "Белорусская железная дорога", АО "Немецкие железные дороги", АО "Национальная компания "Қазақстан темір жолы", АО "Улан-Баторская железная дорога", АО "Польские государственные железные дороги".

По мнению сторон, сотрудничество по организации контейнерных поездов в евроазиатском сообщении будет способствовать дальнейшему увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок, содействовать укреплению торговых связей, а также сопряжению планов по развитию инфраструктуры.

Согласно документу, планируется совместно наращивать объемы перевозок, активизировать деятельность по созданию объектов логистической инфраструктуры, совершенствованию организации перевозок, внедрению новейших технологий для сокращения времени в пути следования.

В частности, стороны намерены поддерживать разработку конкурентоспособных сквозных ставок на перевозки грузов в составе контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа в рамках законодательства своих государств и прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Кроме того, стороны нацелены активно разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, содействуя организации перевозок грузов трансграничной электронной торговли, почтовых отправок, а также грузов с температурным режимом (в рефрижераторных контейнерах).

Участники соглашения отметили необходимость организации информационного взаимодействия, включая электронный обмен данными и предварительное электронное информирование о грузах (товарах) и транспортных средствах, перемещаемых через границы, для упрощения контрольных процедур в пунктах пропуска и сокращения времени таможенного оформления.

Для реализации подписанного соглашения будет создана совместная рабочая группа по перевозкам контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа.

## ***В ГОСДУМУ внесен законопроект о перевозках транзитных грузов***

Первый зампреда комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов внес на рассмотрение палаты проект Закона "О перевозках транзитных грузов (товаров) через территорию РФ", который также корректирует смежные законодательные акты.

Документ размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента.

Целью инициативы является "создание комплексного законодательного акта, дающего иностранному грузовладельцу полную гарантию по срокам, ритмичности и сохранности перевозки транзитных грузов через территорию РФ", отмечается в пояснительной записке. При этом правительственная комиссия по транспорту наделяется функциями по координации заинтересованных органов и ведомств, хозяйствующих субъектов и общественных организаций "в обеспечении роста объемов и ускорении перевозок транзитных грузов с учетом большого количества ведомств, причастных к регулированию этих отношений".

Законопроект устанавливает обязательные требования к государственным контрольным органам при проведении контроля грузов и автомобилей при пересечении российской госграницы, предусматривающие сокращенные сроки и оптимизацию контрольных операций. Одновременно для перевозчиков транзитных грузов вводятся санкции за ненадлежащее выполнение обязательных для них требований.

Документом также предусматривается "определение субъектов деятельности при оказании услуг по перевозкам транзитных грузов, введение понятия оператора транзитной перевозки и порядок его взаимодействия с другими участниками транзитных перевозок". Устанавливаются правила документального оформления перевозок транзитных грузов, предусмотрена "гармонизация их с международной практикой". Проект закона призван оптимизировать процедуры и сократить сроки проведения госконтроля транзитных грузов при пересечении госграницы, что позволит ускорить перевозки транзитных грузов. Планируется, что уполномоченный орган будет объявлять "на очередной год размер предельного провозного платежа по каждому транзитному транспортному коридору и виду транспорта".

Правительство в официальном отзыве поддержало законопроект, высказав к нему ряд замечаний.

---

Четверг | 27.04.2017 | 10:05

[Источник tass.ru](http://tass.ru)

## ***МИНТРАНС выступает за создание совета рынка железнодорожного транспорта***

Министерство транспорта РФ считает целесообразным создание совета рынка железнодорожного транспорта, заявил замминистра транспорта Алан Лушников в интервью корпоративному телевидению РЖД.

"Такая площадка точно нужна", - сказал он, подчеркнув, что от слаженной работы всех участников рынка железнодорожных перевозок зависит эффективность отрасли.

"Есть разные варианты создания совета рынка, и мы сейчас дискутируем вместе с грузовладельцами, компанией (РЖД - прим. ред.) и федеральными органами исполнительной власти. Будем докладывать на соответствующем совещании в правительстве. Я думаю, что самая важная функция, которая должна быть на этой площадке, это функция совершенствования технологии работы железнодорожного транспорта", - отметил замминистра.

В июне 2016 г. ОАО "Российские железные дороги" и Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ подписали соглашение о создании совета рынка железнодорожного транспорта, который должен был заработать в сентябре, однако этого не произошло.

На подписании документа глава ФАС Игорь Артемьев отмечал, что в совет рынка войдут "десятки организаций", прежде всего грузоотправители, возможно, производители железнодорожной техники.

Аналогичный общественный регулятор уже работает на рынке электроэнергетики, и глава ФАС оценивал его результаты работы как "очень хорошие".



Среда | 26.04.2017 | 06:30

[Источник tass.ru](http://tass.ru)

## ***РОСТРАНСНАДЗОР напомнил про Китайские боковые рамы***

Ространснадзор направил в ОАО "РЖД" предписание о запрете эксплуатации вагонов с китайскими боковыми рамами (производства "Саус Хуэйтун" до марта 2013 года).

Запрет связан с инцидентом 8 марта, когда на Горьковской железной дороге произошел сход казахстанского вагона с такой боковой рамой. В Ространснадзоре пояснили: при расследовании выяснилось, что завод "Саус Хуэйтун" получил сертификат только в 2013 году на ограниченную партию, а более ранние рамы его не имели. Теперь РЖД обязаны не допускать на сеть в РФ вагоны с несертифицированными деталями этого производителя, поясняют в ведомстве.

Сертифицировано было 240 тыс. рам. Источник газеты, знакомый с ситуацией, отмечает, что ранее претензий к китайскому производителю не было. Но в 2011 году РЖД отказывались присвоить ему клеймо из-за изломов и трещин рамы, сообщает еще один собеседник издания.

В РЖД пояснили: на боковые рамы, указанные в предписании, не было сертификатов, и приемщики компании, присутствующие на всех заводах, это литье не принимали. То есть вагонов российских производителей с литьем "Саус Хуэйтун" на сети быть не должно, говорят в РЖД.

По данным экспертов отрасли, до 2013 года литье могло попасть в Россию через Казахстан или Киргизию. Там оно поставлялось в основном на вагоноремонтные предприятия и посредникам, которые, пользуясь дефицитом, перепродавали его в России, плюс под управлением "Казтемиртранса" работают более 5,3 тыс. китайских полувагонов.

Другой источник отмечает, что после ухода с рынка кременчугского литья конкурентов российским предприятиям осталось мало, среди них - Китай. Но китайское литье - не такая большая проблема, как огромный объем подержанного литья, которое переставляется с перебивкой номера после масштабного списания вагонов в 2016 году, говорит собеседник издания.

## ***применение заброшенным железнодорожным линиям***

В Видземе и Южной Эстонии вскоре предложат новый туристический маршрут для велосипедистов. Он пройдет по бывшим железнодорожным путям, где рельсы разобраны уже давно. В проекте участвуют 16 латвийских и 8 эстонских самоуправлений. Общий бюджет составляет 1,175 млн евро. 85% расходов компенсировал Евросоюз.

Как сообщает NRA, проект предполагается реализовать к концу 2019 года. Предстоит проложить велодорожки по полотну бывшей железной дороги общей протяженностью в 750 км. Его очистят от выросших кустов и деревьев, восстановят, где это возможно, бывшую железнодорожную инфраструктуру, установят перила в опасных местах, а также обустроят места отдыха.

Первый участок велодорожки от бывшей станции Лимбажи до озера Катвари уже готов. Зимой он используется как лыжная трасса.

В Латвии до Второй мировой войны существовала обширная сеть узкоколейных железных дорог, в том числе и в Видземе, где они соединялись с аналогичными эстонскими путями.

Но еще в 1970 году было закрыто движение на участке Але — Валга, а затем в 1973 году та же участь постигла участок Алуксне — Апе — Валга — Пярну. Здесь пути были разобраны еще в 70-х годах прошлого века. Сохранили тогда только участок Алуксне — Гулбене, да и то лишь по той причине, что он использовался для перевозки грузов с перевалочной станции Гулбене в части Советской армии, дислоцированные в Алуксне. Сейчас это единственная действующая узкоколейная линия в странах Балтии.

Также в 70-х годах была закрыта еще одна узкоколейка Смилтене-Валмиера-Айнажи, где она соединялась с аналогичной эстонской узкоколейкой Айнажи-Рийсселья. Лишь только до 2000 года участок Пуйкуле — Даугули продолжала эксплуатировать Зилакалнская торфяная фабрика. Однако когда в 2005 году демонтировали линию с широкой железнодорожной колеей Скулте-Лимбажи-Руйена-Пярну и эта узкоколейка была разобрана.

Всего за последние 25 лет в Латвии протяженность железных дорог сократилась на треть.

Среда | 26.04.2017 | 11:35

[Источник rbc.ru](http://Источник rbc.ru)

## **РЕЙТИНГ РОССИИ ПО СВОБОДЕ ПРЕССЫ НИЖЕ, ЧЕМ В УГАНДЕ**

Организация «Репортеры без границ» опубликовала ежегодный рейтинг свободы прессы. Как и год назад, Россия заняла в нем 148 место из 180. Выше РФ оказались, в частности, такие страны, как Киргизия (89 место в рейтинге) и Уганда (112 место).

Составители рейтинга указывают, что ведущие НКО в России признаны «иностранными агентами», «все больше блогеров оказываются в заключении за свои посты в социальных сетях», российские телеканалы «переполнены пропагандой», а для тех, кто пытается развивать качественную журналистику или подвергать сомнению патриотическую и «консервативную» повестку «климат» становится «все более репрессивным».

В целом ситуация со свободой прессы в России оценивается «Репортерами без границ» как «сложная».

Первые четыре места занимают страны Северной Европы — Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания.

В первой десятке есть только две неевропейские страны — Коста-Рика и Ямайка (6-ая и 8-ая строчка рейтинга).

При этом Великобритания занимает 40-е место в рейтинге, а США - 43.

Из постсоветского пространства лучше всего со свободой прессы, согласно рейтингу, обстоят дела у Эстонии — 12 место. Наиболее серьезные проблемы в этой сфере у Таджикистана — 178 место. Последнее, 180 место в рейтинге занимает КНДР.

## ***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](http://www.newsland.com))*

*Портал Новости ЖД (веб-ресурс: [www.railways.by](http://www.railways.by))*

*Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: [interfax.ru](http://interfax.ru))*

*Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: [www.expert.ru](http://www.expert.ru))*

*Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: [press.rzd.ru](http://press.rzd.ru))*

*Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: [www.zdmira.com](http://www.zdmira.com))*

*ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru))*

*Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: [www.cfts.org.ua](http://www.cfts.org.ua))*

---

---