

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

выпуск за 03.07– 07.07

- Alstom открыла в Великобритании центр модернизации поездов*
  - Две новые высокоскоростные линии во Франции открылись одновременно*
  - Ansaldo STS: сервисный контракт на 100 млн евро в Италии*
  - Подписан контракт на разработку технических условий проекта Rail Baltica*
  - ЕС выделил Польше 126 млн евро на модернизацию железной дороги к портам Щецин и Свиноустье*
  - DHL и Latvijas Dzelzceļš намерены развивать сообщение между странами Балтии и Китая*
  - Департамент транспорта Москвы организует сотрудничество с Берлином*
  - Продлен срок действия лицензирования щебня и гравия, импортируемых в Россию*
  - Долгая история ВСМ Москва - Казань: сроки неизвестны*
  - Китай построит самую сложную в мире железную дорогу*
  - В Китае запустили ночной скоростной поезд Пекин - Шанхай с двухэтажными вагонами*
  - На Южных Курилах побывала японская "миссия"*
-

Вторник | 04.07.2017 |

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

## ***Alstom открыла в Великобритании центр модернизации поездов***

Компания Alstom открыла в Уиднесе (Великобритания) крупнейший в стране и наиболее передовой в техническом отношении центр модернизации подвижного состава.

Новый центр, занимающий площадь 13 тыс. м<sup>2</sup>, будет работать, реализуя принципы концепции Industry 4.0. Они найдут применение уже при выполнении первого заказа. В соответствии с контрактом стоимостью 28 млн евро предусмотрена перекраска 56 поездов серии 390 семейства Pendolino, которые оператор Virgin эксплуатирует на магистрали Западного побережья. При этом будут использоваться присущие концепции Industry 4.0 инновационные методы моделирования, в том числе основанные на технологиях виртуальной реальности. Работы по модернизации первого поезда уже начаты. В осуществлении проекта будут заняты более 80 чел., включая 5 учеников. Alstom традиционно предпочитает нанимать местный персонал, в данном случае преимущественно из Ливерпуля и Уоррингтона.



## ***Две новые высокоскоростные линии во Франции открылись одновременно***

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) 1 июля 2017 г. ввело в эксплуатацию два продолжения высокоскоростной линии LGV Atlantique: LGV Océane (Тур — Бордо) и LGV Bretagne-Pays de la Loire (Ле-Ман — Рен). Первый инаугурационный поезд TGV бренда inOui отправился с вокзала Париж-Монпарнас в 8 ч 41 мин и прибыл в 10 ч 45 мин в Бордо, где состоялась торжественная церемония по поводу открытия в стране 9-й и 10-й высокоскоростных линий.

Продолжительность поездки из столицы в Бордо сократилась на 1 ч 10 мин (до 2 ч 4 мин), в Рен — на 39 мин (до 2 ч 25 мин). В часы пик поезда будут курсировать между Парижем и Бордо с интервалом 30 мин. Открытие новых участков позволит увеличить число пассажиров высокоскоростных поездов TGV в этом сообщении на 5000 чел. в день, что в совокупности с реализуемой SNCF политикой доступных цен должно способствовать изменению сложившихся транспортных предпочтений населения, переключив пользователей воздушного транспорта на железные дороги (см. «ЖДМ», 2017, № 5, с. 23 – 29). Парк поездов inOui формируется из нового или модернизированного подвижного состава с повышенным уровнем обслуживания в пути следования, включая Wi-Fi. Профессиональную подготовку, ориентированную на предоставление пассажирам обслуживания высокого уровня, прошли 5000 сотрудников, планируется обучить еще 10 тыс. чел.

Поезда бюджетного бренда Ouigo, стоимость проезда в которых вдвое ниже, также появятся на LGV Océane в расчете на привлечение значительной доли растущего рынка бюджетных перевозок.

SNCF рассчитывает ежедневно перевозить высокоскоростными поездами до 35 тыс. пассажиров в коридоре Париж — Бордо и 30 тыс. в сообщении между Парижем и Реном. Строительство линии в Бордо обошлось почти в 8 млрд евро (9,1 млрд долл. США), в Рен — в 3,4 млрд евро, оба проекта реализованы в рамках государственно-частных партнерств.

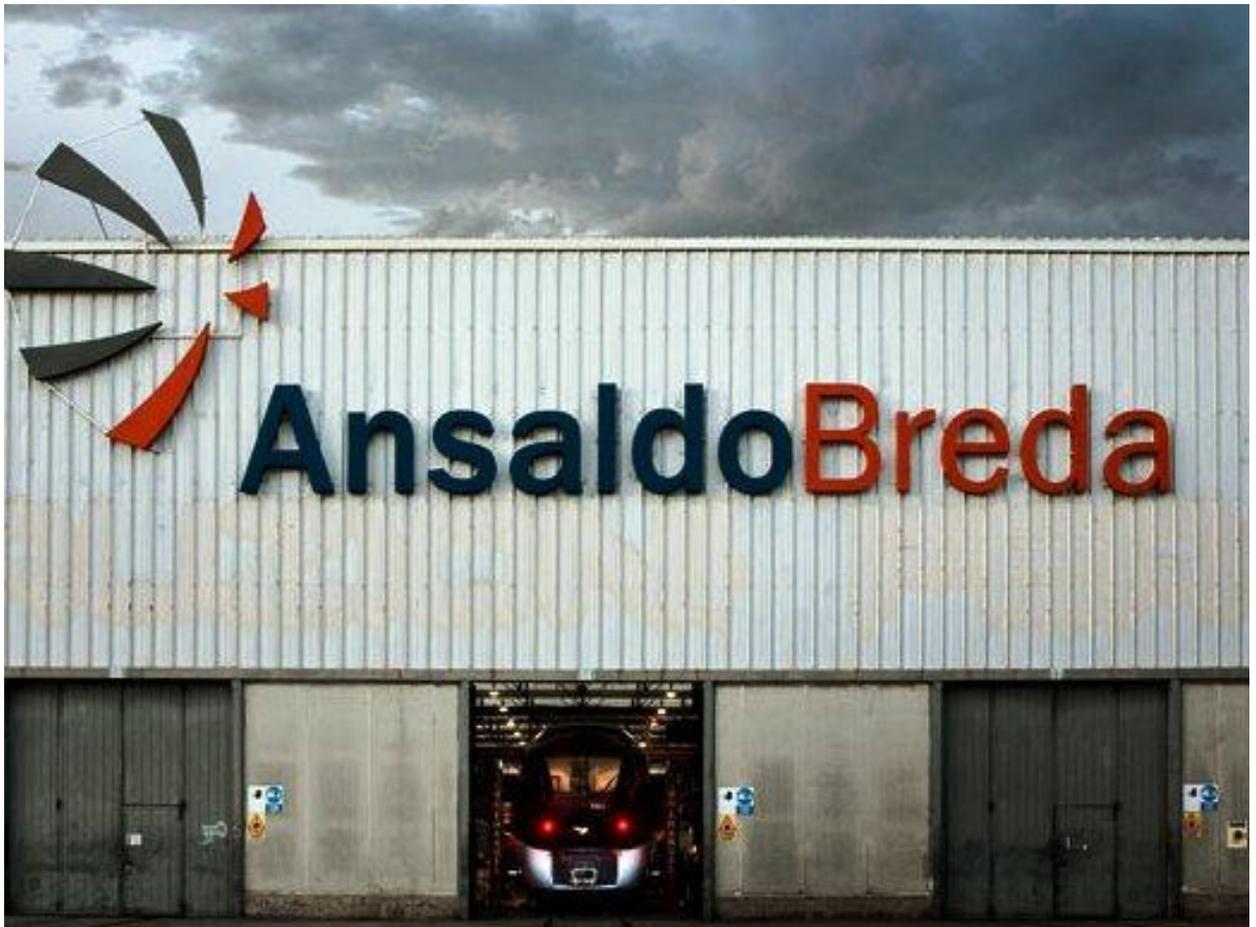
Второй инаугурационный поезд TGV во второй половине дня отправился из Бордо через Анже в Рен, третий прибыл в Рен из Парижа

Среда | 05.07.2017 |

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

## ***Ansaldo STS: сервисный контракт на 100 млн евро в Италии***

Компания Ansaldo STS (входит в группу Hitachi) подписала 27 июня 2017 г. двухлетнее рамочное соглашение на сумму 100 млн евро с RFI — оператором инфраструктуры железных дорог Италии. Соглашение охватывает техническую поддержку, обслуживание и услуги по обновлению всех систем Ansaldo STS, эксплуатируемых на обычных и высокоскоростных линиях RFI. Соглашение предусматривает, в частности, реконфигурацию и обновление центров радиоблокировки европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2, систем микропроцессорной централизации, локомотивной сигнализации SCMT-T и диспетчерского управления движением поездов.



## ***Подписан контракт на разработку технических условий проекта Rail Baltica***

RB Rail — совместное предприятие компаний из Эстонии, Латвии и Литвы, созданное для реализации проекта высокоскоростной магистрали Rail Baltica колеи 1435 мм, 30 июня 2017 г. заключило контракт стоимостью 563 тыс. евро с французской компанией Systra на разработку технических условий проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростной магистрали протяженностью 870 км, которая свяжет Таллин, Ригу, Вильнюс и Польшу.

Инженерно-консалтинговая компания Systra, специализирующаяся на проектировании транспортной инфраструктуры уже 60 лет, стала победителем открытого конкурса, представив наиболее экономически выгодное предложение. Еще три заявки были получены RB Rail от француско-литовского консорциума, возглавляемого компанией Egis Rail, и двух немецких компаний — DB Engineering & Consulting и Grauff Rail Engineering

### ***Для строительства Rail Baltica не хватает железнодорожных рабочих***

По словам главы созданного для строительства железнодорожной трассы Rail Baltic предприятия RB Rail Байбы Рубесы, к 2026 году, когда планируется построить трассу, в странах Балтии будет не хватать железнодорожных рабочих, поэтому следует обучить или привезти новых.

"В 2026 году экономическое пространство стран Балтии изменит новая железнодорожная линия — Rail Baltic, которая создаст новые возможности не только для развития бизнеса или комфортабельных путешествий, но и спрос на специалистов в области эксплуатации железной дороги", - сказала Рубеса.

По ее словам, когда будет готова железная дорога, потребуются, например, машинисты и специалисты по техническому обслуживанию составов, готовые работать в международной среде, а также специалисты по обслуживанию рельсов и других железнодорожных систем и специалисты по управлению железнодорожным движением. "Поскольку Rail Baltic будет электрифицированной железной дорогой, потребуются также специалисты по электрификации", - добавила она.

"Для строительства качественной железной дороги с европейской шириной колеи нужны специалисты, которых в регионе не найти, поэтому училищам и вузам, которые

хотят успевать за будущим спросом на рабочую силу и помочь в обеспечении наличия местной рабочей силы, следует разработать обучение технических специалистов, - отметила Рубеса. - С учетом ожидающегося в ближайшие годы роста спроса на рабочую силу в связи с проектированием и строительством инфраструктурных проектов недостаточное количество местных специалистов уже сейчас приводит к вынужденному поиску людей с необходимой квалификацией за границей".

Проект Rail Baltic предусматривает строительство скоростной международной железной дороги от Таллинна до границы Литвы с Польшей. Ширина колеи составит 1435 мм (европейский стандарт), пассажирские поезда будут ходить со скоростью до 240 км/ч, а грузовые — до 120 км/ч.



Среда | 05.07.2017 |

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

## ***ЕС выделил Польше 126 млн евро на модернизацию железной дороги к портам Щецин и Свиноустье***

Европейский Союз выделил Польше 534 млн злотых или почти 126 млн евро на модернизацию железной дороги к портам Щецин и Свиноустье. Церемония подписания соглашения между Администрацией портов Щецин и Свиноустье, инфраструктурным ж/д оператором РКР PLK и Центром транспортных проектов ЕС состоялась во вторник, 4 июля, в порту Щецин.

Модернизация предполагает обновление порядка 160 км пути в Щецине и Свиноустье, реконструкцию 2 путепроводов и 1 моста. Также проект предусматривает электрификацию отдельных участков, модернизацию системы сигнализации и телекоммуникационного оборудования. Работы будут выполняться в 2018 - 2020 годах. Сейчас порядка 34% грузов доставляется в порты Щецин и Свиноустье по железной дороге, среди них преобладают уголь (33%) и руда (26%).

Как сообщили в Администрации портов Щецин и Свиноустье, главным исполнителем работ будет компания РКР PLK. Общая стоимость проекта составляет 655 млн злотых. Евросоюз профинансирует 85% необходимой суммы, которые были выделены Центру транспортных проектов ЕС Европейским фондом CEF.

Отметим, что Центр транспортных проектов ЕС был создан в 2007 году в рамках Министерства инфраструктуры Польши. Ведомство ответственно за распределение средств, полученных из еврофондов, на реализацию инфраструктурных проектов.

Пятница | 30.06.2017 |

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

## ***DHL u Latvijas Dzelzceļš намерены развивать сообщение между странами Балтии и Китая***

Логистическая компания DHL Global Forwarding и латвийская железнодорожная компания Latvijas Dzelzceļš (LDz) подписали меморандум о сотрудничестве, в рамках которого стороны намерены развивать мультимодальное транспортное сообщение между странами Балтии и Китаем, консолидируя все операции в Риге.

Документом предусмотрено предоставление услуг с гарантийным транзитным временем, введение упрощенных таможенных процедур, обработка входящих и исходящих грузов, а также поддержка гибких вариантов транспортировки, таких как отправка неполного состава с контейнерами.

По словам исполнительного директора DHL Global Forwarding Greater China Стива Хуанга, «до сих пор незначительное количество компаний стран Балтии и Северной Европы могли в полной мере использовать рыночные возможности, предлагаемые Китаем и АТР». Он отметил, что экспорт Балтии и стран Севера Европы с 2011 по 2015 годы составил всего 0,7% от объема импорта Китая.

В конце мая DHL Global Forwarding в партнерстве с китайской корпорацией China Brilliant Group, занимающейся снабжением промышленных предприятий, запустил регулярный контейнерный поезд по маршруту Шэньчжэнь-Минск.

Стив Хуанг сообщил, что Минск может стать для китайских отправителей альтернативными воротами в страны Балтии и северной Европы в дополнение к маршрутам на Варшаву, Гамбург и Тилбург через Брест.

Новый маршрут, соединяющий порт Янтъян в Шэньчжэне с Минском, протяженностью 9,9 тыс. км, является очередным этапом развития экономического коридора, призванного связать Китай и Европу в рамках инициативы «Экономического пояса нового шелкового пути».

По данным Nikkei, правительство Китая планирует почти трехкратный рост объемов железнодорожных перевозок в торговле с Европой к 2020 году и намерено сделать основополагающим элементом ЭПШП именно железную дорогу.

Пятница | 07.07.2017 |

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

## ***Департамент транспорта Москвы организует сотрудничество с Берлином***

**Столицы России и Германии намерены обмениваться опытом в оптимизации транспортных потоков**

Руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов заявил, что Москва и Берлин будут обмениваться опытом по организации дорожного движения и созданию комфортной городской транспортной инфраструктуры, сообщает информцентр правительства Москвы.

В ходе осмотра ситуационного центра ЦОДД с сенатором по вопросам экологии, транспорта и охраны окружающей среды в Берлине Региной Гюнтер заместитель мэра российской столицы заверил, что Москва и Берлин будут держать друг друга в курсе практик, которые показали наилучший результат.

«Между Берлином и Москвой установлены очень хорошие связи. У коллег хороший опыт, связанный с работой городского транспорта, развитием городского велопроката. Мы стараемся самую лучшую практику Берлина использовать и в Москве», - сказал Максим Ликсутов.

«Мы будем продолжать активно обмениваться опытом и информацией, посмотрим чему мы можем научиться друг у друга в интересах наших граждан, в интересах улучшения инфраструктуры, чтобы каждый мог вовремя и безопасно доехать из точки «А» в точку «Б», - отметила в свою очередь Регина Гюнтер.

Среда | 05.07.2017 |

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

## ***Продлен срок действия лицензирования щебня и гравия, импортируемых в Россию***

Лицензирование щебня и гравия, ввозимых в Россию из государств, не входящих в состав Евразийского экономического союза, продлено до 31 декабря 2017 года.

В частности, Постановлением Правительства РФ от 29.06.2017 № 773 установлено, что с 1 июля 2017 года по 31 декабря 2017 года вводится лицензирование импорта из государств, не являющихся членами ЕАЭС, щебня и гравия (код ТН ВЭД ЕАЭС 2517 10 000 0), отсевов дробления и материалов из отсевов дробления в процессе изготовления щебня и гравия, а также различных смесей, компонентами которых являются щебень, гравий и песок (коды ТН ВЭД ЕАЭС 2517 10 200 0, 2517 10 800 0, 2517 49 000 0), помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Определены Правила согласования заявлений о выдаче разовых лицензий на импорт в РФ из государств, не являющихся членами ЕАЭС, щебня и гравия, отсевов дробления и материалов из отсевов дробления в процессе изготовления щебня и гравия, а также различных смесей, компонентами которых являются щебень, гравий и песок, помещаемых под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления. Ранее срок действия лицензирования данной категории товаров был установлен постановлением Правительства РФ от 24.12.2016 № 478.

Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации 3 июля 2017 года.



Четверг | 06.07.2017 |

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

## ***Долгая история ВСМ Москва - Казань: сроки неизвестны***

ВСМ Москва-Казань будет введена в эксплуатацию в конце 2022 года, сообщили Inkazan в ОАО "РЖД". Строить ее планируют начать в 2018 году. Перевозить пассажиров начнут, в лучшем случае, в 2024 году. Однако сегодня глава минтранса России сказал о начале стройки в будущем году, что ее "могут начать".

Как сообщили Inkazan в пресс-службе "РЖД", начало строительства ВСМ запланировано на 2018 год. Разрешение на ввод магистрали в эксплуатацию рассчитывают получить в декабре 2022 года. В январе 2023 года будет проведена постановка объекта на кадастровый учёт, в феврале - зарегистрируют право собственности на объекты инфраструктуры. Несколько месяцев, рассказали в пресс-службе, займут опытные, контрольные и тестовые поездки. После этого по ВСМ должно начаться регулярное движение высокоскоростных поездов с пассажирами. Получается, к началу 2024 года.

В июне 2017 года проектировщик ВСМ "Мосгипротранс" сообщил в докладе, что строительство участка ВСМ Москва-Казань ориентировочно составит 4 года. Если строительство, действительно, начнется в 2018 году, то озвученные пресс-службой "РЖД" сроки имеют шанс быть соблюденными. Однако сегодня министр транспорта РФ Максим Соколов сказал, что "строительство высокоскоростной железной дороги Москва — Казань могут начать уже в 2018-м".

Однако гарантий, что строительство начнется в следующем году - нет. Сроки начала строительства ВСМ переносились множество раз. Прошлым летом президент "РЖД" Олег Белозеров анонсировал старт строительства ВСМ до конца 2016-го.

Если стройка стартует в 2019 году, то пассажиры смогут домчаться от Казани до Москвы за 3,5 часа не ранее 2025-го.

При этом проектирование участка до Нижнего Новгорода до Казани еще не завершено. Закончить его планируют в III квартале 2017 года, сообщили в "РЖД". Заключение Главгосэкспертизы на документацию рассчитывают получить в IV квартале года. 26 июня ведомство выдало положительное заключение по 3 этапу на подготовку территории для строительства участка от станция Железнодорожная км 23 – Владимир.

---

На данный момент получено положительное заключение о проведении публичного технологического и ценового аудита на проектную документацию участка Москва-Нижний Новгород, которую заказали ООО «Эрнст энд Янг», сообщили Inkazan в "РЖД".

"Проектная документация поэтапно проходит ведомственную экспертизу ОАО «РЖД» и передается в Главгосэкспертизу России для проведения государственной экспертизы и проверки достоверности определения сметной стоимости", - сообщает пресс-служба "Российских железных дорог".

Разговоры о строительстве высокоскоростных магистралей в России идут уже третий десяток лет. Начиная с 90-х годов прошлого века, обсуждалась ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга. В начале 2000-х от проекта, который назвали ВСМ-1 и оценили в 1 трлн рублей, решили отказаться, мотивировав это тем, что скоростное транспортное сообщение обеспечено за счет поездов "Сапсан". О ВСМ-2 от Москвы до Казани, а в перспективе до Екатеринбурга и (по самым смелым заявлениям) до Пекина заговорили в 2009 году. Спустя год Россия выиграла право провести ЧМ-2018. В том же году первый вице-президент "РЖД" Александр Мишарин презентовал проект на бизнес-форуме в Сочи. Им сразу заинтересовался глава Татарстана Рустам Минниханов.

В мае 2011 года премьер-министр РФ Владимир Путин анонсировал строительство высокоскоростной магистрали Москва – Адлер к открытию Олимпийских Игр в Сочи 2014 года. Однако "РЖД" тут же отказалась от этого проекта.

Магистраль до Казани планировали запустить к 2018 году. Этот прогноз просуществовал до 2013 года. "Если мы начнем готовить проектную документацию в этом году, то теоретически мы успеем реализовать этот проект к чемпионату мира 2018 года", - говорил на совещании у президента Путина 27 мая 2013 года министр транспорта РФ Максим Соколов. Но уже в сентябре того года министр финансов РФ Антон Силуанов, а вслед за ним тогдашний президент "РЖД" Владимир Якунин признали, что к ЧМ-2018 дорогу построить не получится. На тот момент глава "Российских железных дорог" еще рассчитывал, что за 5 лет удастся дотянуть дорогу от Москвы до Нижнего Новгорода. Проектирование ВСМ началось с большой задержкой. Только в июне 2015-го был подписан договор с консорциумом проектировщиков при участии ОАО "Мосгипротранс", ОАО "Нижегородметропроект" и China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.

Тогда планировалось, что проект будет финансировать бюджет России. По состоянию на осень 2013-го, расклад был таким: 380 млрд руб. выделяет казна, 150 млрд — фонд национального благосостояния (ФНБ), остальное — "РЖД". 6 ноября 2013 года проект магистрали решили отложить из-за его сырой финансовой модели. В 2015 году был подписан обновленный меморандум о финансировании ВСМ. Проект успел

---

подорожать с 948 млрд рублей сначала до 1,1 триллиона, а к 2017-му уже до 1,3 трлн рублей.

В июне 2016 года подспела новость, что российский бюджет не будет участвовать в проекте ВСМ-2. Тогда проект магистрали не вошел в программу подготовки к футбольному ЧМ-2018. Финансировать проект вызвались китайцы. Кредит на \$400 млн на 20 лет, судя по последней информации от мая 2017 года, еще не взят. Россия полтора месяца назад пыталась снизить процентную ставку с 4% и увеличить объем долга.

Предполагаемая протяженность магистрали 770 км. Количество промежуточных станций - 14. К 2035 году средние размеры пассажирского сообщения между Москвой и Владимиром составят 50 пар поездов в сутки, прогнозирует "РЖД".

Трассировку по Татарстану Минниханов утвердил в 2014 году. Этому предшествовало несколько скандалов, связанных протестами граждан из-за вырубки деревьев и захода ВСМ на территорию лесопарка Лебяжье.

Протяженность татарстанского участка ВСМ Москва - Казань составит 47,81 км. Из них 29,25 км пройдут по территории Зеленодольского района, оставшиеся 18,56 км - по Казани, включая станцию "Казань-2". В материалах проектной организации сообщается, что в 2014 году был выбран "оптимальный" маршрут - между населенным пунктом Беляевский и Кладбищем машинистов. Он не предполагает сноса каких-либо объектов. Деревья рубить будут. 13 июня на общественных слушаниях в Казани стало известно, что в Зеленодольском районе вырубят 150 тысяч деревьев.



## ***Китай построит самую сложную в мире железную дорогу***

**Инвестиции в строительство Сычуань-Тибетской железной дороги протяженностью около 1,7 тыс. км составят более 36 млрд долларов**

В Китае ведется строительство самой сложной в мире железной дороги. Сычуань-Тибетская магистраль протянется через юго-восточную часть Цинхай-Тибетского нагорья – одной из самых геологически активных зон Земли, сообщает «Синьхуа».

Сычуань-Тибетская железная дорога станет второй железнодорожной магистралью, ведущей в Тибетский автономный район, после Цинхай-Тибетской железной дороги. По сообщению главного подрядчика строительства Китайской железнодорожно-инженерной группы «Эрюань», магистраль будет брать начало в городе Чэнду – административном центре провинции Сычуань, пройдет через сычуаньские города Янь и Кандин, тибетский город Чамдо, откуда далее протянется потом через Линьчжи и Шаньнань до Лхасы – административного центра Тибетского автономного района. Общая протяженность железной дороги составит около 1700 км. Капиталовложения в строительство составят около 36,88 млрд долларов.

Строительство уже началось на двух концах железной дороги. Участок Чэнду – Янь будет сдан в эксплуатацию в июне 2018 года. К настоящему моменту завершилась работа по технико-экономическому обоснованию проекта участка Янь – Кандин. Кроме этого, ведется строительство участка Лхаса – Линьчжи.

Участок из Кандина в Линьчжи – самый трудный и самый длинный участок Сычуань-Тибетской железной дороги – находится на стадии проектирования. Его строительство будет начато в 2019 году, срок строительства составит около 7 лет.

Как отметил главный инженер Чэндуского института по изучению горных бедствий и окружающей среды при Академии науки Китая Ю Юн, железнодорожная линия будет пересекать восточную часть Цинхай-Тибетского нагорья, где отмечаются резкие изменения в рельефе. Геологическое строение региона является причиной сильных землетрясений. Сычуань-Тибетская железная дорога будет проходить через сейсмоопасные зоны, такие как сейсмические пояса горы Лунмэньшань и реки Ялуцангпо.

По словам Ю Юна, Сычуань-Тибетская железная дорога будет построена с учетом основных местных условий, таких как значительные перепады высот рельефа, большая активность тектонической плиты, частые горные бедствия и уязвимая экологическая среда. В Академии наук Китая стартовал проект по изучению закономерности горных

бедствий, анализу их рисков и проведению экспериментов по предотвращению стихийных бедствий вдоль Сычуань-Тибетской железной дороги. На основе анализа рисков исследователи предложили свои рекомендации по выбору маршрута и технологии профилактики и предотвращения оползней и селевых потоков.

Сычуань-Тибетская железная дорога станет главной магистралью железнодорожной сети Западного Китая, связывающей Тибет с более развитыми центральными и восточными районами. Проектная скорость движения поездов по ней составит 160-200 км/час. После ввода данной железной дороги в эксплуатацию время в пути из Чэнду в Лхасу сократится с 48 часов до 13 часов.



Среда | 05.07.2017 |

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

## ***В Китае запустили ночной скоростной поезд Пекин - Шанхай с двухэтажными вагонами***

**Высокоскоростная магистраль сократит для пассажиров время в пути между двумя мегаполисами до 5 часов**

Электропоезд D311 с двухэтажными вагонами впервые отправился по маршруту Пекин - Шанхай с Южного вокзала Пекина 1 июля, сообщает агентство «Синьхуа».

Железнодорожная магистраль между крупнейшими городами КНР пролегла по семи провинциям и городам центрального подчинения. Среди них - Пекин, Тяньцзинь, провинции Хэбэй, Шаньдун, Аньхуэй, Цзянсу и Шанхай. Эта высокоскоростная магистраль позволяет сократить время в пути между двумя крупнейшими городами до 5 часов. Протяженность линии составляет 1318 километров, раньше поезда преодолевали этот участок за 10-12 часов. Скорость движения поездов на высокоскоростной магистрали составит 250 и 300 км/ч в зависимости от участка. Стоимость строительства линии Пекин - Шанхай составила 33 млрд долларов.

Что касается подвижного состава, курсирующего по маршруту Пекин - Шанхай, то пространство внутри двухэтажных плацкартных вагонов позволяет путешествовать с максимальным комфортом. Каждое место укомплектовано отдельной розеткой и тумбочкой и у каждого пассажира есть возможность уединиться. Отправляется поезд только в ночное время, чтобы пассажиры смогли выспаться. Однако билеты в новом поезде дороже, чем на обычных маршрутах. Билет второго класса обойдется пассажиру в 85 долларов, а в бизнес-классе - 270 долларов.

Китай реализует программу строительства сети высокоскоростных магистралей по всей стране. В рамках развития общенациональной сети скоростных дорог правительство КНР выделило еще около 106 млрд долларов.

К концу 2016 года общая протяженность высокоскоростных железнодорожных путей в Китае достигла 22 тыс. км и составила **около 60% от суммарной длины ВСМ по всему миру.**

Кроме того, к концу прошлого года китайский национальный железнодорожный оператор China Railways Corporation ввел в штатную эксплуатацию 2595 высокоскоростных поездов. По этому показателю Китай лидирует в мире. В частности, линия Пекин - Шанхай, наиболее загруженная в КНР высокоскоростная железнодорожная магистраль, ежедневно в среднем перевозит 505 тыс. пассажиров.

---

Ранее Gudok.ru сообщал, что к 2020 году китайская машиностроительная корпорация CRRC начнет серийное производство поездов с максимальной скоростью 400 км/ч. Новый поезд позволит снизить среднее потребление энергии на 10% по сравнению с нынешними моделями высокоскоростного подвижного состава, развивающими скорость до 350 км/ч. Согласно планам CRRC, новый локомотив опробуют на отрезке железнодорожного участка Пекин - Шэньян, который планируется подготовить для нового состава к концу 2019 года.

## ***Сотрудничество России и КНР в стратегических транспортных проектах зафиксировано в совместном заявлении Владимира Путина и Си Цзиньпина***

**Руководители стран подтвердили планы по строительству ВСМ Москва – Казань, расширению транспортных коридоров и возведению моста Нижнеленинское – Тунцзян**

Россия и Китай намерены содействовать ряду реализации транспортных и инфраструктурных проектов. Соответствующая договоренность отражена в совместном заявлении по итогам переговоров глав государств, состоявшимся 3 и 4 июля.

Как отмечается в тексте документа, Россия и Китай намерены содействовать реализации проектов высокоскоростной магистрали Москва – Казань, железнодорожного моста Нижнеленинское – Тунцзян, трансграничного автомобильного мостового перехода Благовещенск – Хэйхэ, созданию экономического коридора Россия – Китай – Монголия, продолжить работу по строительству пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао, принимать взаимные меры по улучшению условий для осуществления перевозок товаров по Транссибирской железнодорожной магистрали в страны Европы, а также ускорить создание международных транспортных коридоров **«Приморье–1» и «Приморье–2»**.

Также в совместном заявлении говорится о готовности Москвы и Пекина укреплять российско-китайское сотрудничество в Арктическом регионе. Речь идет о поддержке взаимодействия между компетентными органами России и Китая, научно-исследовательскими организациями и предприятиями в таких сферах, как развитие и использование Северного морского пути.

## ***Россия и Китай подписали межправительственное соглашение по МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»***

**Документ является важной составляющей сотрудничества Москвы и Пекина по сопряжению Шелкового пути**

---

---

Глава Минвостокразвития Александр Галушка и Председатель Госкомитета КНР по развитию и реформе Хэ Лифэн сегодня подписали меморандум о сотрудничестве в области развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», сообщает пресс-служба ведомства. Подписание соглашения состоялось в присутствии Президента России Владимира Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина.

«Мы готовы создать бесшовный коридор для китайских грузов. Уже сегодня принят закон, и он уже действует, по которому пункты пропуска через границу в рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» работают круглосуточно. Мы упростили режим контроля – вместо нескольких теперь определен единый контрольный орган. Мы предоставили право электронного декларирования грузов», - заявил глава Минвостокразвития Александр Галушка.

Также министр по развитию Дальнего Востока отметил, что совместное развитие МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» является важной составляющей сотрудничества по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути.

Подписание меморандума станет импульсом для создания необходимой для МТК инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, пункты пропуска и системы связи. Также будут приняты меры для упрощения процедур, сокращения расходов и времени таможенного оформления.

Кроме того, стороны намерены увеличить объем грузовых перевозок, усилить сотрудничество между портами Дальнего Востока и портами КНР, поддерживать строительство международных логистических парков и стимулировать развитие трансграничной электронной коммерции.

В МТК «Приморье-1» входит маршрут Харбин – Муданьцзян – Суйфэньхэ – Пограничный (Дуннин – Полтавка) – Уссурийск – порты Владивосток / Восточный / Находка. По международному транспортному коридору «Приморье-1» с начала года перевезено более 3,2 тыс. контейнеров. Объем транзита в январе – апреле 2017 года сопоставим с результатами всего 2016 года, когда МТК принял 3247 TEU. Большим шагом в реализации транзитного потенциала МТК «Приморье-1» стало формирование твердого графика поездов: время следования по территории России составило 13 часов.

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

---

## ***На Южных Курилах побывала японская “миссия”***

Японская бизнес-миссия завершила свою пятидневную рабочую поездку на Южные Курилы, в субботу она вернулась в Японию. Глава бизнес-миссии, специальный советник премьер-министра Японии Эйити Хасэгава доложит Синдзо Абэ о результатах поездки, сообщает пресс-служба правительства Сахалинской области.

По ее данным, в ходе визита на Курилы японские гости "проявили интерес к сотрудничеству по широкому перечню направлений, предложенных властями Сахалинской области"

В энергетике - это строительство ветродизельных электростанций. Такие энергоустановки эффективны в условиях сильной ветровой нагрузки на Курилах. Они позволяют экономить на топливе в ветреную погоду и гарантируют выработку тока при штиле. Подобную универсальную генерацию предложено построить в Южно-Курильске

В сфере транспорта японский опыт предложено использовать при модернизации портовых сооружений. Это расширит возможности причалов, и по оценке, привлечет на острова бизнесменов и туристов

"Еще одно важное условие сахалинских властей при этом - наладить прямое паромное и авиационное сообщение между Южными Курилами и Японией. Эта идея нашла поддержку у членов бизнес-миссии", - отмечает пресс-служба

Достигнуты предварительные договоренности в рыбной отрасли - от применений японских технологий ловли и переработки биоресурсов до создания совместных предприятий. Перспективной признана марикультура: японские бизнесмены нашли условия в курильских бухтах оптимальными для выращивания морских биоресурсов

Японские компании также заинтересовались проектами в гостиничном бизнесе, здравоохранении, жилищном строительстве, сферах утилизации бытовых отходов и торговли. Для ремонта автомобилей на Курилах предложено создать сервисные центры.

---

## ***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](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))*

---

---