

Дайджест статей в области ВСМ

выпуск за 13.02– 17.02

[*1. Поезда с дистанционным управлением запустят в Швейцарии*](#)

[*2. поезд Рига-Таллин будет разгоняться до 240 км/ч*](#)

[*3. PwC: в 2016 году объем инвестиций в капитальное строительство в регионе вдоль "Пояса и пути" приблизился к 500 млрд долл США*](#)

[*4. почему Шёлковый путь из Китая в Европу трудно проложить без России*](#)

[*5. Высокоскоростная ж. д. Пекин-Шэньян будет открыта в июне 2019 года*](#)

[*6. В Китае завершили строительство очередной высокоскоростной ж.д.*](#)

[*7. Новый маршрут соединил Китай с Красноярским краем России*](#)

[*8. Более 60 станций Дальневосточной железной дороги будут оснащены к 2020 году новой системой централизации стрелок и сигналов*](#)

[*9. Проект ВСМ прошёл аудит*](#)

[*10. Железной дороге между двух столиц исполнилось 175 лет*](#)

[*11. Минтранс определит критерии неэффективных железных дорог*](#)

[*12. Несуществующий вокзал в Японии работает для единственного пассажира*](#)

Четверг | 16.02.2017 | 07:56

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

Поезда с дистанционным управлением запустят в Швейцарии

Швейцарские федеральные железные дороги представили программу развития до 2020 года. В планах руководства – цифровая система перевода стрелок и поезда без машинистов.

Транспорт будущего – именно к этому стремятся швейцарские железные дороги, которые на ближайшие годы запланировали реализацию сразу нескольких ключевых для пассажирских перевозок проектов.

В частности, на швейцарских железных дорогах планируется протестировать поезда с дистанционным управлением, а также внедрить улучшенные технологии в сфере управления железнодорожной сетью в целом, что позволит увеличить пассажирский поток на 30%.

Как пишет издание Le Matin, поезда с дистанционным управлением будут тестировать на маршрутах малой дальности. К примеру, идеально для проведения эксперимента подходит линия Невшатель- Ла-Шо-де-Фон.

Повышению провозной способности швейцарской железной дороги должна послужить и автоматизация некоторых ее секторов, в частности составления расписания поездов и обслуживания железнодорожных путей. Руководство CFF не исключает использование в будущем дронов для контроля состояния железнодорожного полотна.

Пятница | 17.02.2017 | 18:45

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

Эксперт о Rail Baltica: поезд Рига-Таллин будет разгоняться до 240 км/ч

По линии Рига-Таллин трассы Rail Baltica на отдельных участках пассажирские поезда будут ездить со скоростью 240 км/час. Об этом в эфире радио Baltkom сообщил заместитель госсекретаря Министерства сообщения, член правления предприятия Eiroras dzelzceļa līnijas Динс Мерирандс.

"Планируемая скорость для пассажирских поездов 240 км/ч, а для грузовых - 120 км/ч. Но это не значит, что всю дистанцию он будет двигаться с этой скоростью. Немыслимо, чтобы поезд промчался со скоростью 240 км/ч через центр Риги, есть еще повороты, стрелки. Так что в таких местах скорость будет снижаться", - сказал он.

Как уже сообщалось, проект Rail Baltica, соглашение по которому подписали премьеры Латвии, Литвы и Эстонии, предусматривает прокладку в странах Балтии новой железнодорожной магистрали с колеей европейской ширины (1435 мм), которая соединит Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин. Общие расходы на проект железнодорожной магистрали с европейской шириной колеи Rail Baltica могут достичь 5 млрд евро.



Четверг | 16.02.2017 | 18:46

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

PwC: в 2016 году объем инвестиций в капитальное строительство в регионе вдоль "Пояса и пути" приблизился к 500 млрд долл США

В 2016 году объем инвестиций в капитальное строительство в основных сферах 66 стран и районов, охваченных инициативой "Пояс и путь" /экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь 21-го века/, составил более 493 млрд долл США. В частности, треть этой суммы пошла на реализацию проектов капитального строительства в Китае. Об этом говорится в докладе, опубликованном 15 февраля в Сянгане международной аудиторской компанией PricewaterhouseCoopers /PwC/.

В докладе отмечается, что в прошлом году в регионе вдоль "Пояса и пути" увеличилось число проектов капитального строительства в семи главных отраслях, затрагивающих коммунальное дело, транспорт, телекоммуникации, социальное развитие, строительную индустрию, энергетику и охрану окружающей среды. Средний объем капиталовложений в осуществление этих проектов также вырос.

Компания PwC отметила наличие более широких возможностей для роста инвестиций в электроэнергетику, транспорт и здравоохранение региона вдоль "Пояса и пути". По ее мнению, в этом регионе, особенно в России, Казахстане и Монголии более актуальной задачей является совершенствование железно- и автодорожной инфраструктуры. Кроме того, старение населения, высокая рождаемость и недостаток больничных койко-мест в отдельных странах и районах, охваченных инициативой "Пояс и путь", будут стимулировать увеличение инвестиций в медицину и здравоохранение.

Компания PwC констатировала, что с 2013 года, когда была выдвинута инициатива "Пояс и путь", годовой рост капиталовложений в регион вдоль "Пояса и пути" составил 33 проц., сейчас тенденция их роста продолжается.

Компания PwC далее отметила, что благодаря реализации проектов капитального строительства ВВП стран и районов вдоль "Пояса и пути" в прошлом году вырос в среднем на 4,6 проц., это было выше средних темпов роста ВВП экономических субъектов с нарождающимися рынками, составивших 3,6 проц. Несмотря на наличие факторов неопределенности в глобальной экономике, экономика Китая продемонстрировала успешное развитие и выросла на 6,7 проц.

Маршрут построен: почему Шёлковый путь из Китая в Европу трудно проложить без России

Россия станет ключевым участником крупного инфраструктурного проекта Шёлкового пути, который свяжет Азию и Европу. В результате между частями света должно быть налажено масштабное торгово-экономическое сотрудничество. Инициатор создания транспортной артерии — Китай — на протяжении последних лет безуспешно выстраивал маршрут в обход России — через Украину и Азербайджан. Однако эти попытки, похоже, проваливаются по ряду политических и географических причин. Какие выгоды сулит Москве реализация идеи Пекина — выяснял RT. Маршрут построен: почему Шёлковый путь из Китая в Европу трудно проложить без России

Российский президент может принять участие в саммите Шёлкового пути, который состоится 14-15 мая нынешнего года в Пекине. Как сообщил прессе российский посол в Китае Андрей Денисов, Владимир Путин уже получил приглашение от председателя КНР Си Цзиньпина.

Владимир Путин, предположительно, примет участие в форуме, находясь с рабочим визитом в Пекине. Саммит станет составной частью стратегии «Один пояс — один путь», провозглашённой Си Цзиньпином в 2013 году и включающей в себя создание «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI в.» Основной целью проекта является создание транспортно-логистической системы, связывающей Китай со странами Евразийского континента. Как отмечают эксперты, российский лидер станет главным гостем майского саммита в Пекине.

Сегодня большая часть грузов доставляется из КНР по морю: это относительно недорого, но долго, во всяком случае, до запуска Северного морского пути. Например, до портов Санкт-Петербурга морской контейнеровоз идёт примерно 30-40 дней.

На протяжении последних лет Пекин вёл переговоры с рядом государств — потенциальных участников проекта, нащупывая наиболее перспективные маршруты для сухопутного торгового пути. Пока на сухопутные перевозки приходится лишь 6% грузов, следующих из Китая, причём большая их часть транспортируется по Транссибирской магистрали.

Несмотря на то что Россия и Китай являются стратегическими партнёрами, Пекин активно тестирует альтернативные торгово-транспортные пути, пролегающие в обход РФ. Эта тактика объясняется стремлением диверсифицировать маршруты транспортировок.

Также Китай рассчитывает простимулировать развитие своих западных областей, которые получают прямой доступ на рынки стран-транзитёров.

Схемы пути

Первый и самый рискованный маршрут должен был пройти через Афганистан, Ирак, Иран и Турцию. Однако эти планы китайского руководства расстроила экспансия «Исламского государства»*, распространившегося в 2014 году за пределы Сирии. Не исключено, что Пекин вернётся в будущем к созданию ближневосточной ветви Шёлкового пути, но для этого в регионе сначала должна быть подавлена террористическая активность.

Ещё одна нитка торгового пути — Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ, ещё одно название — Шёлковый ветер) — должна была протянуться через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию.

Главным недостатком маршрута является наличие двух морских переправ — через Каспийское и Чёрное море. Для оптимизации перемещения строится железная дорога Баку — Тбилиси — Карс, запуск которой позволит отказаться от паромной переправы через Чёрное море. Но даже одна переправа через Каспийское море может сильно затруднить прохождение грузов. По самым обнадеживающим оценкам, путь по маршруту «Шёлковый ветер» может занять около двух недель, однако любой шторм на Каспии способен растянуть эти сроки.

Третий путь пролегает также в обход России — через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Украину.

В январе прошлого года пробный состав был направлен из порта Черноморска (Одесская область) в Китай. Заместитель министра инфраструктуры Украины Владимир Омелян оценил продолжительность маршрута в 10-12 дней (чиновник даже допустил в перспективе сокращение транзитного срока до 9 дней), но поезд шёл в КНР 15 дней, переправившись на паромах через Каспийское и Чёрное море. И это при том, что пробный состав выехал из Черноморска без груза для более быстрого прохождения пограничных процедур.

Ещё один украинский состав, отправленный украинскими властями в Китай в начале 2016 года, попросту потерялся на территории Казахстана. По информации СМИ, состав был задержан в Карагандинской области из-за неуплаты транзитных пошлин.

В результате наиболее успешным стал «российский» маршрут: Казахстан — Россия — Белоруссия — Польша.

Состав, нагруженный китайскими товарами, проехал по европейской территории и прибыл в Лондон 18 января 2017 года, преодолев 12 тыс. километров за 18 суток без каких-либо накладок. Успех этого направления был вполне предсказуем. На маршруте нет морских переправ или горных хребтов, оптимален он и с точки зрения военно-политических рисков — государства, по которым он пролегает, не подвержены политическим катаклизмам. Ещё одним преимуществом является членство Казахстана, России и Белоруссии в ЕАЭС: единые таможенные правила облегчают транзит товаров через границы.

«Альтернативные маршруты оказались не очень окупаемыми, в этом случае большим вопросом остаётся то, какие товары поедут в составах обратно в Китай. Это необходимо для экономической загрузки транспортных магистралей. В этом смысле возможности российского направления могут показаться более привлекательными, например, можно говорить о поставках сырья в КНР», — отметил в интервью RT главный научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН Владимир Петровский.

Проблемные точки

Однако в торгово-экономическом взаимодействии РФ и КНР существуют проблемы. Даже с учётом всех преимуществ этого сотрудничества многие вопросы ещё требуют решения — и не в последнюю очередь с российской стороны. В частности, эксперты отмечают недочёты в российской транспортной инфраструктуре. Построенная ещё при Николае II Транссибирская магистраль до сих пор остаётся основным транспортным хабом, связывающим восточную и западную части России. Магистраль до упора загружена внутренними перевозками и в своём нынешнем состоянии выдержать увеличение транзитного потока из Китая просто не сможет.

«Россия должна проделать очень серьёзную «домашнюю работу», в частности, необходимо модернизировать и БАМ, и Транссиб, сейчас есть проблемы с безопасностью и скоростью передвижения грузов, — считает Петровский. — Ещё один важный аспект — готовность российской стороны участвовать в проекте сопряжения в законодательной области. Как пример: проект «Евразийская транспортная магистраль», которая должна пройти через Оренбургскую область и Урал на Запад. Китай уже построил свою часть пути,

а с российской стороны движения нет из-за несовершенства правовых норм о государственно-частном партнёрстве на период более 10 лет. Это уже вопрос стратегического планирования, ещё очень многое предстоит сделать».

Схожей точки зрения придерживается и директор Координационного центра Международного конгресса промышленников и предпринимателей «Экономический пояс Шёлкового пути» Владимир Ремыга.

«Средняя скорость продвижения составов по Транссибу — 11,7 км/ч., это скорость велосипедиста. Магистраль перегружена, на ней много участков, где движение тормозится», — отметил эксперт в интервью RT.

Транссиб нуждается в инвестициях и модернизации, но Пекин может сделать ставку на другой маршрут: уже построена высокоскоростная магистраль до границы с Казахстаном, в этом году будет введена в эксплуатацию вторая её часть, идущая по казахстанской территории.

Однако, несмотря на все трудности, и Россия, и Китай заинтересованы в сотрудничестве — речь идёт не только о транзитной магистрали, а о всеобъемлющем совмещении проектов Шёлкового пути и Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Для Пекина сотрудничество с ЕАЭС означает выход Шёлкового пути на принципиально новый уровень. А Москва, со своей стороны, заинтересована в инвестициях в свою инфраструктуру.

«Россия рассчитывает на инвестиции в развитие российской инфраструктуры, в том числе транспортных систем, это основа экономической составляющей Шёлкового пути. Но получать эти инвестиции придётся на конкурсной основе, нужна будет напряжённая совместная работа, — отметил Владимир Петровский. — Подключение к Шёлковому пути — это шанс для России качественно улучшить инфраструктуру, в том числе транспортную».

Единая философия

Кроме того, Москва рассчитывает вовлечь Китай в свои интеграционные проекты, масштаб которых не уступает китайскому плану «Один пояс — один путь».

В мае 2015 года президент России и председатель КНР подписали совместное заявление о сотрудничестве в рамках Евразийского экономического союза и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта экономического пояса Шёлковый путь. Как пояснил помощник президента РФ Юрий Ушаков, целью сопряжения интеграционных проектов является «построение общего экономического пространства на всём Евразийском континенте».

Москва идёт ещё дальше, чем китайская сторона, предлагая интеграционные проекты огромного масштаба.

Как пояснил Владимир Путин осенью 2016 года в интервью РИА Новости, в перспективе процесс сотрудничества ЕАЭС и Шёлкового пути может стать основой для формирования Большого евразийского партнёрства с участием Шанхайской организации сотрудничества и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии.

«Эта инициатива (по совмещению ЕАЭС и Шёлкового пути. — RT.) предполагает новые подходы к формированию мирового экономического порядка, в этом заключается её сила и философия. Она заметно отличается от американских проектов, таких как Транстихоокеанское и Трансатлантическое партнёрство, где есть один лидер — США. А проекты Москвы и Пекина основываются на принципах равенства, базовый принцип — обоюдная выгода всех участников. Можно сказать, что у ЕАЭС и Шёлкового пути одна философия, и они могут дополнить друг друга», — подчеркнул Владимир Ремыга.

Высокоскоростная железная дорога Пекин-Шэньян будет открыта для движения в июне 2019 года

9 февраля начались работы по установке устройства щитового экскаватора для раскопки тоннеля Ванцзин на высокоскоростной железной дороге Пекин-Шэньян

Высокоскоростная железная дорога Пекин-Шэньян – важная магистраль, объединяющая Пекин с провинцией Хэбэй и старой промышленной базой Северо-Востока Китая. Она тянется около 700 км. через территорию Пекина, город Чэндэ провинции Хэбэй, городов Чаоян и Фусинь провинции Ляонин, и ведет прямо в Шэньян. Эта дорога станет вторым железнодорожным коридором, который ведет с Северо-Востока на юг страны. Данный проект был утвержден в конце 2013 года, с тех пор он стабильно продвигается вперед. На днях корреспондент веб-сайта Китайского информационного Интернет-центра посетил строительную площадку тоннеля Ванцзин на пекинском участке дороги Пекин-Шэньян, где его проинформировали о продвижении строительства на этом участке.

В конце следующего месяца начнутся работы по раскопке тоннеля, а полная сдача в эксплуатацию ожидается уже в сентябре 2018 года

Тоннель Ванцзин является одним из ключевых дистанционных проектов на магистрали Пекин-Шэньян для перевозки пассажиров. Общая продолжительность тоннеля – 8000 метров, он находится в районе Чаоян Пекина. Подразделение №13 Корпорационной компании по строительству тоннеля Китайской железнодорожной корпорации занимается участком тоннеля продолжительностью 4630 метров, начальной работой по ведению раскопок и обработке двух вертикальных коридоров.

Высокоскоростная железная дорога Пекин-Шэньян будет полностью открыта для движения в июне 2019 года, проезд по ней займет лишь 2,5 часа.

По словам инженера Гу Яньци тоннель Ванцзин будет сдан в июне 2019 года, вместе с тем, это значит, что с этого момента откроется движение по всей магистрали.

Как известно, на сегодняшний день дорога из Пекина в Шэньян занимает около 4 часов, высокоскоростная железная дорога Пекин-Шэньян имеет продолжительность около 700 км., запланированная скорость – 350 км.в час. По завершению проекта весь путь займет лишь 2,5 часа, иными словами, ожидается экономия времени проезда на 1,5 часа.

Четверг | 16.02.2017 | 07:33

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

В Китае завершили строительство очередной высокоскоростной железной дороги

В Китае завершено строительство высокоскоростной железнодорожной ветки, соединяющей город Ухань (провинция Хубэй) и город Цзюцзян (провинция Цзянси), передает Интерфакс со ссылкой на Синьхуа.

В настоящий момент на железной дороге идут пуско-наладочные работы.

Протяженность ветки составляет 198 километров. Проектная скорость поездов по ней будет достигать 250 км/ч.

Напомним, Китай поставил себе цель к 2020 году связать более 80% крупных городов страны сетью высокоскоростных железнодорожных магистралей. Общая протяженность этих дорог составит примерно 30 тыс. километров.



Пятница | 17.02.2017 | 08:55

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

Новый маршрут соединил Китай с Красноярским краем России

В китайском городе Тайюань 15 февраля прошла торжественная церемония отправки по новому железнодорожному пути первого грузового поезда в Красноярский край, сообщает «Синьхуа».

Новый маршрут соединил китайскую провинцию Шаньси и Красноярский край. Он создан в рамках китайского проекта «Один пояс — один путь». Поезд выехал из логистического центра «Чжундин» в городе Тайюань и прибудет в Лесосибирск в начале марта, пройдя расстояние более 6 тысяч километров.

Первый грузовой поезд из Китая в Лондон отправился в воскресенье, 1 января, в путь длиной 11 999 км. Грузовой состав отошёл от железнодорожной станции города Иу в провинции Чжэцзян.

Поезд доставит два карьерных экскаватора китайского производства общим весом 1 600 тонн, которые заняли 10 вагонов-контейнеров и 31 железнодорожную платформу. Экскаваторы транспортируют в разобранном виде. В Лесосибирске их соберут китайские специалисты.

Китай — Калужская область

В конце августа 2016 года из города Гуанчжоу китайской провинции Гуандун по новому железнодорожному маршруту отправился грузовой поезд в Калужскую область. Маршрут был запущен в целях укрепления торговых связей вдоль древнего Шёлкового пути.

Расстояние в 11,5 тысячи километров поезд преодолел за 14 дней. Он доставил в Россию одежду, обувь, ткани, головные уборы, электронику, светильники, электрические приборы.

До запуска нового маршрута товары из Гуанчжоу в Россию доставлялись по морю. Железнодорожные перевозки сократили время их доставки на 30 дней, а расходы на транспортировку составили пятую часть затрат на воздушный транспорт.

В Калужской области был построен в Индустриальном парке «Ворсино» крупный логистический терминал, способный обслуживать 150–350 тысяч контейнеров в год. Сейчас введена в эксплуатацию часть объектов таможенной зоны. «Один пояс — один путь»

Китай приступил к реализации глобального проекта нового Шёлкового пути «Один пояс — один путь». Проект свяжет Восточный Китай с Юго-Восточной Азией, Индонезией, далее через Шри-Ланку, Восточную Африку и Египет с Западной Европой. В его рамках запланировано построить 39 маршрутов, соединяющих 16 китайских городов с 15

европейскими. Маршруты образуют железнодорожную сеть, которая пройдёт через Центральную Азию в Иран, через Турцию в Россию, Польшу и Испанию.

Ранее сообщалось, что Великобритания стала 18-й страной, установившей прямое железнодорожное сообщение с Китаем, что направлено на усиление торговых связей между Пекином и странами Западной Европы.

Проект «Один пояс — один путь» является ядром западной стратегии Китая и прямых иностранных инвестиций. Это «транспортное средство» для мобилизации китайских предприятий по всей Азии. В 2015 году 44% инженерных проектов Китая за рубежом осуществлялись в странах, расположенных вдоль нового Шёлкового пути. Это число увеличилось до 52% в 2016 году, сообщил Ануш Етешами. Приобретения и потери участников проекта.

По мнению эксперта по Китаю профессора Алексея Маслова, китайский проект имеет плюсы и минусы как для России, так и других её участников. К плюсам относится то, что Китай приносит в страну деньги, может расшевелить экономику, даёт новые рабочие места. Китай также готов приносить свои технологии. В Африку Китай, например, приносит технологию скоростных железных дорог. КНР активно выделяет не только инвестиции, но и долгосрочные кредиты под низкие проценты.

Китай:

Новый Шёлковый путь Китая: часть стратегии глобального влияния

Первый грузовой поезд из Китая в Великобританию отправился в первый день 2017 года в путь длиной 11 999 км из промышленного города Иу на востоке Китая в Лондон. Этот маршрут как часть пути,

Однако «Китай — это не „добрый дядюшка“, взамен он получает пакеты акций над предприятиями, входит в акционеры банков или портов (Китай купил греческий порт Пирей). Мелкие, казалось бы, капиталовложения могут объединиться в конце концов в единую китайскую сеть», — поясняет эксперт. В рамках проекта Китай добивается уменьшения торговых пошлин, создания особых экономических зон, что облегчает доступ китайских товаров на рынок.

Вместе с плюсами есть и минусы у проекта «Один пояс — один путь» для его участников. «У российской стороны должна быть озабоченность по поводу того, чтобы в ходе подключения к этой инициативе Россия и её партнёры по Евразийскому союзу не превратились просто в перевалочную базу для китайских товаров. Ведь Евразийский союз создавался для того, чтобы сделать экономики входящих в него стран конкурентоспособными. Так что улица должна быть с двусторонним движением», — отметил Владимир Петровский.

Пятница | 17.02.2017 | 09:34

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

Более 60 станций Дальневосточной железной дороги будут оснащены к 2020 году новой системой централизации стрелок и сигналов

В правительстве Свердловской области прошло совещание по подготовке проекта создания высокоскоростной железнодорожной магистрали «Челябинск — Екатеринбург».

Работы запланированы в рамках модернизации Восточного полигона сети РЖД.

Об обновлении устройств железнодорожной автоматики и телемеханики говорилось на состоявшемся во Владивостоке совещании служб автоматики и телемеханики региональных дирекций инфраструктуры.

Так, в рамках модернизации Восточного полигона на Дальневосточной магистрали активно внедряется современная система централизации стрелок и сигналов микропроцессорного типа. С 2013 по 2016 годы в ходе строительства и реконструкции 28 станций были оснащены системой МПЦ-И и восемь Ebilock-950. Кроме того, при укладке вторых путей на линии Комсомольск – Советская Гавань на двух перегонах длиной 20 км появилась автоматическая блокировка с тональными рельсовыми цепями и централизованным размещением оборудования АБТЦ-03.

Серьезные задачи стоят и до 2020 года. К этому времени на Дальневосточной дороге системой МПЦ-И предстоит оснастить 25 станций, а Ebilock-950 – 38.

Автоматическая блокировка придет на смену полуавтоматической на десяти перегонах, а также трех крупных участках БАМа (Ургал – Постышево, Постышево – Комсомольск, Тында – Штурм) - общей протяженностью 823 км.

Павел Белов

Среда | 15.02.2017 | 09:48

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

Проект ВСМ прошёл аудит

В феврале проектные работы по участку ВСМ Москва – Казань от столицы до Нижнего Новгорода будут завершены.

Как сообщил вчера на оперативном совещании в ОАО «РЖД» первый вице-президент компании Александр Мишарин, проектная документация сдаётся практически еженедельно, и это довольно высокие темпы. По его словам, завершено и устранение замечаний ведомственной экспертизы на участке Владимир – Нижний Новгород, что даёт основание на получение положительного заключения по нему также в феврале.

Достаточно большая работа проводится и по оптимизации стоимости строительства. Александр Мишарин также сообщил, что предельная стоимость проекта утверждена Росжелдором на уровне обоснования инвестиций, который был предъявлен в Главгосэкспертизе. При этом он подчеркнул, что, несмотря на довольно существенное первоначальное превышение стоимости на участке Железнодорожная – Владимир, благодаря слаженным действиям Дирекции скоростных сообщений, ДКРС и других служб удалось выйти на показатель предельной стоимости.

В феврале были получены окончательные заключения технологического и ценового аудита, отдельно по проектным работам и по подвижному составу. Как сообщил Александр Мишарин, оба они положительные и содержат ряд рекомендаций, которые будут учтены в дальнейшем.

Полным ходом ведутся и работы по утверждению проекта планировки территории. В Минстрой уже сдана документация на участок от Нижнего Новгорода до Казани. Продолжается работа по концепции развития прилегающих к транспортно-пересадочным узлам ВСМ территорий. В настоящее время согласования проводятся по каждой станции с губернаторами областей, по которым проходит трасса. В частности, во Владимирской области это даст толчок развитию территорий, прилегающих к таким станциям, как Петушки, Владимир, Гороховец..

Большую заинтересованность в проводимой масштабной работе проявляют и зарубежные партнёры.

Железной дороге между Санкт-Петербургом и Москвой исполнилось 175 лет

1 февраля 1842 года (13 февраля по новому стилю) император Николай I подписал указ о строительстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой.

Успешное завершение строительства и начало эксплуатации первой в России железной дороги – Царскосельской – явилось мощным толчком к развитию этого вида транспорта в стране. Особенно актуальным вопросом стала организация железнодорожного сообщения между двумя столицами.

14 (26) апреля 1843 года была высочайше утверждена нанесённая на карту линия будущей железной дороги, и в мае 1843 года начались строительные работы одновременно с двух сторон – от Санкт-Петербурга и Москвы. "Местом встречи" было назначено Бологое.

Железная дорога строилась сразу на двух путях, работы производились преимущественно вручную с помощью конной тяги, однако между станциями Валдайка и Березайка применялись паровые землекопные машины, схожие по конструкции с современными экскаваторами.

В ходе проектирования и сооружения дороги были определены многие параметры, в дальнейшем учитывавшиеся при строительстве других магистралей: помимо принятой ширины колеи – 1524 мм, ставшей общегосударственной на сети российских железных дорог, это предельные уклоны, минимальный радиус кривых на перегонах в 1600 м, тяговые "плечи" для паровозов в 159 км.

Строительство железнодорожного полотна в местности, изобилующей реками, ручьями и болотами, также потребовало возведения большого числа искусственных инженерных сооружений. Всего на трассе построили 69 каменных и чугунных труб, 19 путепроводов и 184 моста, в том числе первый в стране разводной мост через реку Волхов.

Первым почётным пассажиром дороги стал сам император Николай I. В августе 1851 года он в сопровождении свиты проехал до Москвы, делая продолжительные остановки и осматривая путь. Официальное открытие дороги состоялось 1 (13) ноября 1851 года.

Среда | 15.02.2017 | 09:50

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

Минтранс определит критерии неэффективных железных дорог

Соответствующее уведомление опубликовано на портале для размещения информации о разрабатываемых нормативных актах и их общественного обсуждения regulation.gov.ru. Сейчас в законодательстве отсутствуют такие критерии, отмечает ведомство. До 7 марта проект будет проходить публичное обсуждение. Планируемый срок вступления правительственного постановления в силу — июль 2017 года.

Ранее корпоративное издание ОАО "Российские железные дороги" сообщало, что компания рассчитывает снять со своего баланса малодеятельные ветки, по которым курсирует менее восьми пар поездов в сутки, передав их непосредственным пользователям или продав.

"Эти линии устойчиво генерируют убытки и не имеют перспектив. Здесь мы должны решать проблему или путем продажи (передачи) их предприятиям, которым они нужны, либо искать какой-то другой способ", — заявлял гендиректор ОАО "Институт экономики и развития транспорта" ("дочка" РЖД) Федор Пехтерев.

Вопрос обсуждался на первом заседании рабочей группы по повышению эффективности эксплуатации малоинтенсивных линий, созданной по распоряжению президента компании Олега Белозерова в ноябре 2016 года (ее возглавляет первый вице-президент "Российских железных дорог" Анатолий Краснощек). Сейчас стоит задача определить четкий перечень таких веток и разбить их по группам, к которым они должны относиться по перспективам использования, заявлял изданию Ф.Пехтерев.

Среди других групп он выделял ведомственные, "относящиеся к министерству обороны РФ, министерству по чрезвычайным ситуациям РФ и другим федеральным органам". "Мы будем в будущем настаивать на компенсации за их использование", — сказал менеджер. "Вторая группа имеет перспективы увеличения перевозок за счет открытия нового производства или разработки месторождения. Мы должны подумать о снижении расходов на таких линиях", — добавлял он.

Осенью старший вице-президент РЖД Вадим Михайлов говорил, что в ближайшие год-полтора компания рассчитывает согласовать с правительством РФ вопрос о категорировании линий по их загруженности, установив на них различные стандарты по

содержанию, за счет чего смогут сэкономить до 10 млрд рублей уже в первый год после принятия соответствующего решения.

"По текущему содержанию мы попытаемся сделать нормативы, которые будут говорить, что на текущее содержание малодеятельной линии надо тратить меньше, чем на более интенсивные — исходя из пропущенного (по ним — ИФ) тоннажа. Если нет совмещенного движения — с повышенными требованиями к безопасности или грузовым движением, совмещенным с пассажирским, — можно тратить меньше. Для этого нам надо пройти (согласования — ИФ) с федеральными органами, чтобы были внесены изменения в нормы содержания этих линий. Тогда по этим малодеятельным мы будем тратить меньше, чем тратим сейчас, и, тем самым, сэкономим достаточно серьезные деньги", — говорил он.

"Если в 2017 году мы такое категорирование сделаем, то начиная с 2018 года уже можно будет об этом говорить. Хотя, если мы успеем все сделать до середины 2017 года, можем 5 млрд попробовать получить уже и в 2017 году: исходя из полугодового оставшегося периода мы бы хотели 5 млрд сэкономить в идеальном варианте", — добавлял старший вице-президент РЖД.



Среда | 15.02.2017 | 09:51

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

Несуществующий вокзал в Японии работает для своего единственного пассажира

Эта история трогает до глубины души. Обычно власть в демократической стране принимает решение, которое удобно большинству граждан, но здесь иная ситуация, существование которой доказывает, что внимание властей Японии к каждому из своих жителей достойно быть примером для других.

В течение нескольких лет закрытый вокзал в местечке Ками-Ширатаки с севера Хоккайдо, продолжает функционировать. Железная дорога работает ради одного пассажира: школьница, не окончившая еще среднюю школу, каждый день приходит сюда, чтобы добраться до города.

Три года назад пассажиропоток на станции Ками-Ширатаки сильно поредел, и руководство, рассматривая вопрос о транспортном сообщении, пришло к выводу, что станция должна быть закрыта. Рейсы отменили. Однако, узнав, что одна школьница пользуется поездом, решение изменили. Несмотря на то, что Япония очень модернизирована, здесь по-прежнему главной ценностью считается человек. Идя вперед, руководство не забывает ни о ком, и забота о каждом, кто отстал или не успел — делает особую честь этим принципам.

Сейчас поезд идет только дважды в день: в 7 утра, когда девочка едет в школу, и в 17, когда она возвращается домой.

Старая железная дорога будет оставаться действующей согласно школьному расписанию девочки до тех пор, пока она не закончит школу. А случится это 26 марта этого года. Затем станция все-таки будет закрыта.

Таким благородным жестом правительство Японии привлекло внимание всего мира, и получило единогласное одобрение. Ведь теперь понятно, почему каждый гражданин готов умереть за свою страну.

Справочная информация

Еженедельный дайджест статей в области VSM подготовлен:

Редактор – Николай Кузнецов

Использованы следующие источники статей для дайджеста:

Портал newsland (веб-ресурс: www.newsland.com)

Портал Новости ЖД (веб-ресурс: www.railways.by)

Сетевое издание Interfax (веб-ресурс: interfax.ru)

Сетевое издание ЭКСПЕРТ (веб-ресурс: www.expert.ru)

Пресс-служба ОАО "РЖД" (веб-ресурс: press.rzd.ru)

Сетевое издание ЖД Мира (веб-ресурс: www.zdmira.com)

ООО «Издательский дом «Гудок» (веб-ресурс: www.gudok.ru)

Центр Транспортных Стратегий (веб-ресурс: www.cfts.org.ua)
