

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

выпуск за 20.02– 24.02

- [\*1. Eurostar установил систему распознавания лиц в Париже\*](#)
  - [\*2. РЖД привлекли полмиллиарда долларов за счет семилетних евробондов\*](#)
  - [\*3. Брюссель замедляет бег китайского поезда в Европу\*](#)
  - [\*4. В Чехии хотят построить высокоскоростную железную дорогу из Праги в Брно\*](#)
  - [\*5. НП «ОПЖТ», тоннельные ассоциации России и Швейцарии подписали соглашение о перспективах сотрудничества\*](#)
  - [\*6. "РЖД Интернешнл" получила официальную регистрацию в Индии\*](#)
  - [\*7. Китайская компания Chengdu выпустит в 2017 году на маршрут Чэнду - Москва 150 составов\*](#)
  - [\*8. Проектируемые для движения по ВСМ поезда будут оснащены тележками с изменяемой шириной колеи\*](#)
  - [\*9. ВНИИЖТ по заказу ОАО «РЖД» оценил стоимость отказа технических средств\*](#)
  - [\*10. РУСАЛ и МИСиС объявили о создании Института легких материалов и технологий\*](#)
  - [\*11. КИТАЙ МОЖЕТ ВОЙТИ В ОТЛК\*](#)
  - [\*12. Международный железнодорожный форум IRFC 2017\*](#)
-

Пятница | 17.02.2017 | 14:32

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

## ***Eurostar установил систему распознавания лиц в Париже***

Оператор железнодорожных перевозок Eurostar на северном вокзале в Париже внедрил автоматизированные сканеры для контроля пассажиров, имеющие технологию распознавания лиц. Об этом сообщает [Euromag](#) со ссылкой на Quotidien du Tourisme.

Оборудование рассчитано на людей, имеющих биометрические паспорта. Автоматизированный сканер проверяет личность путешественника с помощью технологии распознавания лиц. Процедура занимает несколько секунд.

Представитель перевозчика сообщил, что подобная система с июня 2016 года используется также на лондонском вокзале Сент-Панкрас, где была введена в эксплуатацию накануне Евро-2016.

Оборудование было предоставлено португальской компанией Vision-Box. За восемь месяцев оно было протестировано на 500 тыс. пассажиров.

После Лондона и Парижа следующей европейской столицей, где появится подобная система, станет Брюссель. Сканеры установят на Южном вокзале бельгийской столицы. Однако пока не сообщается, когда именно они там появятся.

Ранее сообщалось, что в аэропорту Амстердама тоже внедряют распознавание лиц пассажиров для посадки в самолет.

## ***...Так как поезд Eurostar стал лазейкой для нелегального проникновения в Великобританию (в том числе по поддельным билетам)***

Согласно информации, опубликованной в таблоиде The Daily Mail, практически любой человек без виз и паспортов может переправиться с Европейского материка в Великобританию на поезде Eurostar, минуя пограничный досмотр. Об этом сообщает [mk-london.co.uk](#).

Согласно данным журналистского расследования, для этого достаточно сесть в поезд в Бельгии, взяв билет до Лилля, то есть на сегмент пути, приходящийся на территорию действия Шенгенского соглашения. Стоимость такого билета составляет всего 2,60 фунтов стерлингов, и журналисты пишут, что любой террорист, нелегал или искатель приключений может попасть в Великобританию, потратив сумму, эквивалентную стоимости чашки кофе.

На самом деле, журналисту Daily Mail пришлось заплатить существенно больше, а именно, 240 фунтов за сезонный проездной (ни паспорт, ни водительские права для этого предъявлять не надо), который дает право свободно покупать билеты на поезда в час пик, минуя проверку документов на предмет права путешествия через границу.

На вокзале Brussels Midi при проходе во внутренний терминал Шенгенской зоны никто не проверяет ни паспорта, ни даже сезонные проездные, - достаточно одноразового билета. Журналист взял отдельные билеты Брюссель-Лилль и Лилль-Лондон, готовый к тому, что в крайней точке шенгенской зоны ему придется сойти с поезда; билет до Лондона требовался, чтобы выйти через турникеты на вокзале Сент-Панкрас, если авантюра увенчается успехом.

По правилам Eurostar, пассажиры, купившие билеты на континентальный участок пути, обязаны размещаться исключительно в вагоне №18, где есть сотрудники охраны, проверяющие, чтобы эти люди покинули вагон в Лилле. Однако в час пик это правило де-факто не действует, и пассажиры, следующие до Лилля, рассаживаются по всему поезду; охрана не контролирует передвижение людей по вагонам.

Прибыв в Лилль, журналист обнаружил, что охрана не проходит по вагонам и не проверяет билеты и паспорта оставшихся пассажиров.

Никакого объявления по громкой связи о том, что лица, не имеющие британских паспортов или виз, должны покинуть вагоны, тоже не делается. Журналист остался в поезде, беспрепятственно переехал через Ла-Манш и, наконец, прибыл в Лондон; здесь он также не столкнулся с проверкой документов и свободно вышел в город.



Четверг | 23.02.2017 | 10:07

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

## ***РЖД привлекли полмиллиарда долларов за счет семилетних евробондов***

Размер размещаемых на Ирландской фондовой бирже еврооблигаций РЖД составил \$500 млн, срок их размещения составляет семь лет, сообщает РБК со ссылкой на источники в банковских кругах.

Изначально ориентир доходности евробондов насчитывал около 4,625%, однако в ходе размещения на волне спроса инвесторов железнодорожная компания понизила ставку на 0,25 процентного пункта — до 4,375%. Организаторами размещения стали JP Morgan и «ВТБ Капитал».

Инвесторы из Великобритании купили 24% выпуска. Инвесторы из континентальной Европы приобрели 17%. На американских инвесторов пришлось 7% выпуска бумаг. Об этом рассказал руководитель управления рынков долгового капитала «ВТБ Капитал» Андрей Соловьев. По его словам, всего было подано 107 заявок. При этом наибольшую активность проявили банки — на них пришлось 37% выпуска

Напомним, ранее сообщалось, что вице-президент РЖД Сергей Мальцев покинет свой пост.

## ***Итальянская RFI тоже готова участвовать в проекте ВSM до Казани после объявления финансовых условий***

Оператор итальянских железных дорог Rete Ferroviaria Italiana (RFI) готов участвовать в проекте строительства высокоскоростной железной дороги Москва — Казань после анализа финансовых условий тендера, сообщил RNS главный исполнительный директор RFI Маурицио Джентиле в кулуарах семинара «Россия и Италия: искусство инноваций».

«Мы изучаем проект, потому что он очень большой — 800 км. В настоящее время мы не знаем, как РЖД намерены объявлять тендеры... Для того чтобы воплотить этот проект в жизнь, РЖД или правительство России должны объявить тендеры, возможно, международные. Я пока не знаю, на сколько частей будет разбита дорога: как я понял, предполагается пять частей. Если планируется разбить дорогу на пять участков, то необходимо объявлять пять тендеров, в каждом из которых кто-то должен победить», — сказал Джентиле.

По его словам, степень возможного участия RFI будет зависеть от финансовых условий контрактов и от доли требуемых инвестиций.

«Дело не в технических условиях, так как технические условия для железных дорог в России близки к итальянским — так что за технические требования мы не волнуемся. Для нас очень важны финансовые условия, так как эти тендеры могут предусматривать финансовое участие — а это уже меняет условия. Конечно, мы тоже готовы участвовать финансово, но это зависит от условий...» — отметил он.

По словам Джентиле, RFI заинтересована в участии в проекте совместно с итальянскими компаниями, так как непосредственно компетенций в области строительства не имеет.

«Мы заинтересованы... в разработке технических условий, а также в строительстве и участии в проекте совместно с другими итальянскими компаниями, потому что у нас есть компетенции в эксплуатации, а не в строительстве...» — указал топ-менеджер.

По его словам, в сентябре прошлого года к анализу этого проекта итальянские компании пригласил вице-премьер Аркадий Дворкович.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) — 100-процентная «дочка» Ferrovie dello Stato, занимается обслуживанием инфраструктуры железных дорог в Италии.



Среда | 22.02.2017 | 18:46

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

## ***Брюссель замедляет бег китайского поезда в Европу***

Еврокомиссия расследует, все ли законно на "Шелковом пути"

Пекин подрядился построить скоростную магистраль между Белградом и Будапештом. Соглашение между Китаем и Венгрией предусматривает, что работы будут вести совместно венгерская компания и Государственная железнодорожная корпорация Китая, а госбанк КНР обеспечит финансирование. Но еврочиновники подозревают, что сооружение дороги длиной 350 км было одобрено без тендера, что означало нарушение законов ЕС. Как считают эксперты, начатое расследование имеет политический подтекст. Брюссель опасается влияния Китая на блок.

Замысел председателя КНР Си Цзиньпина состоит в том, чтобы реализовать грандиозный план модернизации инфраструктуры «Шелковый путь» в самом сердце Европы. С этой целью еще в 2013 году был проведен саммит с участием лидеров стран Восточной Европы и Китая. По сведениям Financial Times, на осуществление этого замысла предполагается выделить 900 млрд долл. Прокладка железных дорог – это краеугольный камень проекта, имеющего цель продвинуть китайские товары на зарубежные рынки. Не менее важная задача – укрепить роль КНР как одной из ведущих мировых держав.

И вот оказывается, что в Евросоюзе относятся к грандиозной идее китайского руководства, мягко выражаясь, без восторга. Еврокомиссия ведет расследование предложения возвести скоростную линию между столицами Сербии и Венгрии. Потенциально это может привести к конфликту Брюсселя с Пекином.

Еврочиновники хотят установить, насколько оправданна прокладка железной дороги ценой в 2,89 млрд долл. с точки зрения окупаемости. Также они изучают вопрос, не были ли нарушены законы Евросоюза, которые предусматривают, что на крупных транспортных проектах должны быть проведены публичные тендеры. Комиссия оценивает, насколько проект отвечает закону ЕС. Диалог с венгерскими властями продолжается, сказал представитель Европейской комиссии.

«Если выяснится, что венгры вручили контракт на общественные работы определенного масштаба без тендера, то это будет означать, что они нарушили законодательство ЕС», – сказал чиновник этого объединения. Что касается Сербии, то она пока не вступила в блок. Поэтому к ней применяются менее строгие правила.

---

Контракт на венгерскую часть дороги ценой в 1,8 млрд долл., по сведениям прессы, не был опубликован. Но соглашение между Китаем и Венгрией 2016 года устанавливает, что компании, названные каждым правительством, будут сотрудничать. При этом поясняется, что две государственные китайские компании – China Railway International Corporation и Export-Import Bank of China – будут выступать как подрядчик и финансист проекта, который должен быть выполнен компанией Hungarian State Railways company.

Согласно сообщения китайских СМИ, контракт был подписан в Латвии в ноябре прошлого года во время конференции в формате 16+1, куда входят Китай и страны Центральной и Восточной Европы.

Предполагается, что после постройки время в пути из Белграда в Будапешт сократится с восьми до трех часов. Китай собирался продемонстрировать, что способен строить в соответствии со стандартами ЕС. Кроме того, линия важна для Китая и потому, что она должна была дойти до греческого порта Пирей. То есть она обеспечивала бы маршрут по суше и воде.

В беседе с «НГ» ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока РАН Александр Ларин отметил, что для Китая «Восточная Европа давно стала важным объектом экономической политики и узлом на «Шелковом пути». Китайцы давно освоились в порту Пирея. Они там арендуют значительную часть причалов. Через Пирей перегружают товары на сухопутный транспорт и развозят по Южной Европе. Сейчас они продлевают этот путь, чтобы увеличить массу товаров, которые можно будет поставлять в Южную и Восточную Европу».

Для России этот проект не выгоден. Он означает, что большая часть китайских грузов будет идти не через Россию, а морем. В то же время роль этого строительства для России не стоит преувеличивать. Ведь грузы идут морским путем дольше, чем по железной дороге. Это дороже. Во всяком случае, сейчас самое время для России подтолкнуть модернизацию российских железных дорог, упростить таможенные и другие процедуры для китайского транзита.

«Что касается Евросоюза, то для него главное – не нарушение правил, а то, что Китай выступает конкурентом, и не только в строительстве железных дорог. В Европе все больше говорят, что внедрение Китая в ее экономику надо придерживать. А то экспансия может приобрести нежелательные масштабы», – заключил эксперт.



Четверг | 23.02.2017 | 08:59

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

## ***В Чехии хотят построить высокоскоростную железную дорогу из Праги в Брно***

Строительство высокоскоростной железнодорожной линии из Праги в Брно будет стоить примерно 120-160 млрд крон. Нынешняя железная дорога между Прагой и Центральной Чехией сильно напряжена, новая линия поможет разгрузить трафик.

В марте администрация железнодорожной инфраструктуры должна объявить тендер на создание технико-экономических возможностей новой линии, что позволит провести оценку воздействия на окружающую среду. Проекты должны быть представлены в трех скоростях - 250, 300 и 350 км/ч на участке Прага-Брно-Бржецлав. Первые железнодорожные проекты высокоскоростных поездов все еще находятся в стадии изучения.





Вторник | 21.02.2017 | 20:55

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

## **НП «ОПЖТ», тоннельные ассоциации России и Швейцарии подписали соглашение о перспективах сотрудничества**

В рамках итогового общего собрания Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» 17 февраля 2017 г. было подписано соглашение о перспективах сотрудничества НП «ОПЖТ», некоммерческой профессиональной организации «Швейцарская тоннельная ассоциация» (Swiss Tunnelling Society, STS) и общероссийской общественной организации «Тоннельная ассоциация России». Документ подписали президент НП «ОПЖТ», старший вице-президент ОАО «РЖД» В. А. Гапанович, член совета директоров SWISSRAIL от ассоциации STS М. Кальберматтер (M. Kalbermatter) и заместитель руководителя исполнительной дирекции «Тоннельной ассоциации России» С. В. Мазеин.

Основная цель соглашения — внедрение инновационных технологий и сотрудничество в сфере разработки новых решений по проектированию, строительству и содержанию тоннелей и других подземных сооружений.

Предусмотрено провести ряд совместных семинаров специалистов в России и Швейцарии для установления наиболее эффективного научно-технического взаимодействия. Кроме того, стороны планируют подготовить и подписать дорожную карту сотрудничества в ходе VI Международного железнодорожного салона «ЭКСПО 1520» в Москве 30 августа — 2 сентября 2017 г.



Четверг | 23.02.2017 | 08:13

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

## **"РЖД Интернешнл" получила официальную регистрацию в Индии**

ООО "РЖД Интернешнл" получило официальное разрешение на работу в Индии и со среды, 22 февраля, открыло представительство в этой стране. Об этом сообщил глава представительства "РЖД Интернешнл" в Индии - Владимир Финов.

"Мы получили официальный сертификат о регистрации представительства в Индии, и теперь наша компания официально присутствует в этой стране. По сравнению со сроками регистрации представительств некоторых других российских компаний в Индии, все получилось достаточно быстро", - сказал Финов.

Он отметил, что компания прорабатывает возможность участия в ряде проектов в Индии.

В рамках саммита БРИКС в октябре 2016 года РЖД и министерство железных дорог Индии подписали протокол о подготовке обоснования инвестиций на модернизацию участка железнодорожной линии Нагпур - Секундерабад протяженностью 575 км, в результате чего скорость движения пассажирских поездов должна вырасти до 200 км/ч. Кроме того, как заявлял в интервью ТАСС первый вице-президент РЖД Александр Мишарин, компания может поучаствовать в модернизации и строительстве линий городского транспорта в Индии. Мишарин также называл перспективными направлениями сотрудничества с Индией проектирование и строительство высокоскоростных магистралей, поставку, производство и ремонт локомотивного, подвижного составов и железнодорожной техники, модернизацию железнодорожных вокзалов.

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.

Евгений Пахомов

Понедельник | 20.02.2017 | 18:44

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

## ***Китайская компания Chengdu выпустит в 2017 году на маршрут Чэнду - Москва 150 составов***

**Продолжительность одного рейса составит 10 дней**

Китайская железнодорожная компания Chengdu International Railway Services Company до конца 2017 года организует регулярный грузовой рейс между Москвой и Чэнду (административный центр провинции Сычуань, Юго-Западный Китай). На маршруте будут задействованы 150 составов. Срок выполнения одного рейса составит 10 дней, сообщило агентство ТАСС со ссылкой на председателя совета директоров компании Фань Цзюнь.

Фань Цзюнь отметил, что предприятие планирует организовать аналогичное регулярное сообщение между Чэнду и Стамбулом. На этом направлении будут курсировать в общей сложности 200 составов. Время их следования в пути составит 16 дней.

Всего из административного центра провинции Сычуань в Европу в 2017 году отправится 1 тыс. грузовых составов. По итогам 2016 года, из Чэнду было отправлено 73 тыс. тонн грузов общей стоимостью \$1,56 млрд.

Ранее, 18 января, из Китая в Великобританию прибыл первый ускоренный контейнерный поезд. Расстояние в 12 тыс. км между портовым городом Иу (Иву), расположенном на востоке Китая, и ДБ Карго Лондон Еврохаб в Баркинге (пригород Лондона) он преодолел менее чем за 18 суток. Маршрут пролегал в том числе по территории России.

Николай Логинов

Понедельник | 20.02.2017 | 11:20

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

## ***Проектируемые для движения по ВСМ поезда будут оснащены тележками с изменяемой шириной колеи***

**Подвижной состав с механизмом адаптации к колее разной ширины будет востребован на ВСМ Москва - Пекин**

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин в рамках открытия московской штаб-квартиры форума городов нового железнодорожного Шелкового пути отметил, что для высокоскоростной железнодорожной магистрали ОАО «Российские железные дороги» рассматривают возможность разработки и производства грузовых поездов, оснащенных механизмом изменения ширины колесной пары, сообщает агентство «Прайм».

«Мы приступили с нашими китайскими коллегами к созданию грузового поезда. Это новая технология, новые возможности. Скорость до 300 километров в час. Это обязательно поезд с изменяющейся шириной колесных пар, чтобы исключить разницу в ширине колеи без перегруза. Технологически это возможно», – сообщил Александр Мишарин, уточнив, что подвижной состав с изменяемой шириной колеи может быть востребован после продления ВСМ Москва – Казань до Пекина.

Как отмечается на официальном портале АО «Скоростные магистрали», на минувшей неделе в Пекине прошли рабочие консультации контактных лиц российско-китайской Рабочей группы предприятий по сотрудничеству в области ВСМ. Переговоры были посвящены вопросу организации скоростных транзитных грузовых перевозок специализированным железнодорожным подвижным составом в сообщении Европа — Россия — Китай. Стороны обсудили потенциал скоростных грузовых железнодорожных перевозок специализированным подвижным составом в сообщении Европа — Россия — Китай, а также возможность создания рабочей подгруппы по этому направлению. По итогам встречи стороны договорились о создании в рамках Рабочей группы предприятий по сотрудничеству в области ВСМ подгруппы по изучению перспективы организации скоростных грузовых перевозок специализированным железнодорожным подвижным составом в сообщении Европа — Россия — Китай и о сотрудничестве в области изучения данного проекта.

Как уже сообщал Gudok.ru, президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров, выступая в рамках Дня российских железных дорог в Совете Федерации, заявил, что холдинг совместно с китайскими партнерами может создать **грузовой поезд**, рассчитанный на движение со скоростью до 350 км/ч. В декабре 2016 года первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин анонсировал разработку концепции грузового высокоскоростного поезда, который сможет перевозить от 300 до 600 тонн груза **со скоростью до 300 км/ч**. По словам Александра Мишарина, совместно с китайскими партнёрами и концерном Siemens ведётся проработка технического задания на такой подвижной состав. За возможность разместить его производство конкурируют машиностроительные предприятия Москвы, Нижегородской и Свердловской областей.

Строительство первой в России ВСМ планируется на участке Москва – Казань, которая в перспективе может стать частью железнодорожного коридора до Пекина. Ширина железнодорожной колеи в РФ составляет 1520 миллиметров, в Китае – 1435 миллиметров. При этом срок доставки грузов через российскую ВСМ из Китая в Европу сократится до двух дней.

ВСМ «Москва — Казань» — проект первой в России высокоскоростной пассажирской магистрали. Ее протяженность составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Всего предусматривается 15 остановок, в том числе в крупных городах — Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа. Ежегодный пассажиропоток на линии в первые годы эксплуатации оценивается в 10,5 млн человек.

Победителем конкурса на проектирование ВСМ «Москва — Казань» стал российско-китайский консорциум во главе с ОАО «Мосгипротранс» при участии ОАО «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. (Китайская инженерная железнодорожная корпорация «Эр Юань»).

Строительство магистрали, по предварительным оценкам, займет почти 4 года. Общая стоимость строительства ВСМ «Москва — Казань» оценивается в 1,068 трлн руб. Участок Москва — Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва — Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока.

---

Понедельник | 20.02.2017 | 17:59

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

## **ВНИИЖТ по заказу ОАО «РЖД» оценил стоимость отказа технических средств**

**В ходе выполнения работ получена и обработана информация по 3493 случаям отказов от 188 предприятий различных железных дорог**

АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ») - крупнейший научный центр железнодорожной отрасли в области научно-исследовательских и проектно-конструкторских разработок - провел экономическую оценку стоимости отказов технических средств с учетом ликвидации их последствий, сообщает официальный сайт института.

По результатам оценки функциональному заказчику - ОАО «РЖД» представлены методология определения затрат при отказах технических средств, приводящих к простоям поездов, с учетом ликвидации их последствий; система расчетных моделей определения стоимости работ по ликвидации отказов по группам отказов в системе КАС АНТ по трем хозяйствам (пути, электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики) и расчеты усредненной оценочной стоимости отказов.

Для выполнения этой работы при помощи и поддержке руководителей и специалистов ЦЭУ и ЦЖД было организовано выборочное обследование региональных предприятий (ПЧ, ЭЧ, ШЧ) железных дорог ОАО «РЖД» (по одному предприятию от региона железной дороги), которые по специально разработанным формам ресурсных ведомостей представляли в АО «ВНИИЖТ» свои фактические затраты на ликвидацию этих отказов за весь 2015 год. Всего была получена и обработана информация по 3493 случаям отказов от 188 предприятий различных железных дорог.

На основе собранных данных с использованием методов математической статистики и уточнения технологических особенностей работ по устранению отказов технических средств были определены средние величины затрат на ликвидацию по каждой группе отказов для территориальных филиалов и для ОАО «РЖД» в целом для внутрикорпоративного использования.

Эти оценки будут использованы при формировании «аналитической справки о расходах ОАО «РЖД» на ликвидацию последствий происшествий» в системе КАС АНТ.

Были уточнены значения расходных ставок, используемых при определении затрат, связанных непосредственно с простоями поездов. Эти значения легли в основу формирования предлагаемой к юридическому оформлению величины штрафов по причиненным ущербам в результате действия третьих лиц.



Понедельник | 20.02.2017 | 13:17

[Источник gudok.ru](http://gudok.ru)

## ***РУСАЛ и МИСиС объявили о создании Института легких материалов и технологий***

**Разработки нового научного центра предназначены для внедрения в транспортном машиностроении**

ОК РУСАЛ – один из крупнейших в мире производителей алюминия и Национальный исследовательский технологический университет «Московский институт стали и сплавов» (МИСиС) создают в структуре университета Институт легких материалов и технологий (ИЛМиТ), сообщает пресс-служба МИСиС.

Основные направления деятельности института будут сфокусированы на создании новых материалов для высокотехнологичных отраслей (авиастроение, кораблестроение, автомобильная промышленность), разработке аддитивных технологий и металломатричных алюминиевых композитов, а также источников тока на основе алюминия (алюминий-ионные аккумуляторы). Институт легких материалов и технологий станет первой в России площадкой для совместного выполнения НИТУ «МИСиС», РУСАЛом и членами Алюминиевой ассоциации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по развитию современных технологий.

Как отметила ректор НИТУ «МИСиС» Алевтина Черникова, «ключевым направлением стратегического развития НИТУ «МИСиС» является укрепление взаимовыгодного сотрудничества с бизнес-сообществом. Объединенная компания РУСАЛ является давним партнером нашего университета, совместно с которым только за последние 2 года выполнены проекты на сумму около 850 млн рублей. Создание института – это следующий шаг в углублении партнерских связей. Объединение усилий лидера в научных исследованиях по материаловедению и металлургии и индустриального партнера позволит существенно нарастить компетенции в области новых материалов и технологий на российском рынке, а также ускорит коммерциализацию разработок».

В состав Института войдут исследовательские департаменты, научно-конструкторские участки, испытательный и сертификационный центр. Оснащение лабораторий института будет осуществляться за счет собственных средств РУСАЛа и НИТУ «МИСиС», а также изучаются возможности по привлечению государственного финансирования.

«Благодаря совместной научной деятельности РУСАЛа и НИТУ «МИСиС» будут значительно расширены компетенции в области создания новых материалов и технологий, необходимые для увеличения доли производимой продукции с высокой добавленной стоимостью в структуре экономики РФ», – отметил технический директор РУСАЛа Виктор Манн.

На сегодняшний день РУСАЛ проводит научно-исследовательские работы на базе собственного Инженерно-технического центра (ИТЦ) в Красноярске, а также Всероссийского алюминиево-магниевого института (ВАМИ) в Санкт-Петербурге и СибВАМИ в Иркутске. РУСАЛ, помимо НИТУ «МИСиС», также сотрудничает с другими ведущими российскими вузами: МГУ, СФУ и ИрГТУ.

В 2015 году на долю компании РУСАЛ приходилось около 7% мирового производства алюминия и 7% глинозема. В компании работают около 61 000 человек. РУСАЛ присутствует в 20 странах мира на 5 континентах. Компания реализует свою продукцию преимущественно на рынках Европы, Северной Америки, Юго-Восточной Азии, в Японии, Китае и Корее. Обыкновенные акции РУСАЛа торгуются на Гонконгской фондовой бирже. Глобальные депозитарные акции, представляющие обыкновенные акции РУСАЛа, торгуются на Профессиональной площадке биржи Euronext в Париже. Обыкновенные акции РУСАЛа и российские депозитарные расписки, выпущенные на акции компании, торгуются на Московской бирже.

НИТУ «МИСиС» – это один из наиболее динамично развивающихся научно-образовательных центров страны. Находясь в числе лидеров технологического образования России, НИТУ «МИСиС» также представляет собой полноценный научный центр. В 2015 году университет вошел в рейтинг лучших университетов мира THE World University Rankings и укрепил свои позиции в образовательном рейтинге QS World University Rankings. В 2016 году НИТУ «МИСиС», единственный из российских вузов стал участником рейтинга THE 20 World's Best Small Universities Ranking, а также продолжил динамичный рост в региональных рейтингах QS.

Стратегическая цель НИТУ «МИСиС» к 2020 году стать глобальным лидером по направлениям специализации: материаловедение, металлургия и горное дело, а также существенно укрепить свои позиции в сфере биоматериалов, нано- и ИТ-технологий. В состав университета входит 9 институтов, 4 филиала – три в России и один за рубежом. В НИТУ «МИСиС» обучаются более 15000 студентов. В университете действуют 27 лабораторий и 3 инжиниринговых центра мирового уровня, в которых работают ведущие международные ученые. НИТУ «МИСиС» успешно реализует совместные проекты с крупнейшими российскими и зарубежными высокотехнологичными компаниями.

---

Вторник | 21.02.2017 | 09:50

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

## **КИТАЙ МОЖЕТ ВОЙТИ В ОТЛК**

Железнодорожная администрация Китая может присоединиться к Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), заявил первый вице-президент ОТЛК Ержан Жакишев на семинаре по контейнерным перевозкам.

"Есть возможность рассмотреть в будущем - ближайшем или на среднесрочную перспективу - включения Китайской железной администрации либо его дочернего предприятия CRCT в это соглашение. Получится "три плюс один", - сказал он.

# УТЛС

EURASIAN  
RAIL ALLIANCE



Среда | 15.02.2017 | 15:29

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

## **Международный железнодорожный форум IRFC 2017**

В Праге 22 – 24 марта 2017 г. состоится 6-й Международный железнодорожный форум IRFC 2017, который традиционно соберет руководителей и специалистов железнодорожного транспорта, логистических компаний, научных и исследовательских центров, политиков. Форум проводится под патронажем Европейского железнодорожного агентства (EUAR), Международного союза железных дорог (МСЖД), Организации содружества железных дорог (ОСЖД), Европейской ассоциации производителей железнодорожной техники (UNIFE), Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER), инициативы Shift2Rail, а также Министерства транспорта и Экономического комитета парламента Чешской Республики.

Одной из главных тем форума станут инновационные технологии и решения в области организации работы транспортных коридоров, перевозок специальных и опасных грузов, обеспечения комплексной безопасности и мониторинга технических средств. Особое внимание будет уделено применению цифровых технологий на железнодорожном транспорте — одного из приоритетных разделов транспортной политики ЕС. Второй важной темой является обеспечение эксплуатационной совместимости в сфере телематических приложений для грузовых (TAF TSI) и пассажирских (TAP TSI) перевозок, на конференции будут представлены соответствующие программные продукты и решения. Планируется рассмотреть вопросы финансирования инновационной деятельности в странах Центральной и Восточной Европы, а также предлагаемые проекты в рамках реализации программ ЕС по координации и развитию научных исследований и технологий.



## ***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))*

---

---