

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

выпуск за 03.04– 07.04

- [1. Bombardier и PESA — контракт на поставку бортовых устройств ETCS](#)
  - [2. Мобильное приложение AURA Rail для мониторинга подвижного состава](#)
  - [3. Начата реализация европейского проекта применения Big Data на транспорте](#)
  - [4. Внедрение ETCS в Дании задерживается](#)
  - [5. Проект ERSAT EAV успешно завершен](#)
  - [6. Китайская компания приобрела SMA Railway](#)
  - [7. В текущем году планируется освоение производства рельсов категории ДТ350ВС](#)
  - [8. Шесть станций для ВСМ появятся в Нижегородской области](#)
  - [9. На Свердловской железной дороге отремонтируют 400 километров путей](#)
  - [10. Китай получил контракт на строительство ВСМ в Индонезии](#)
  - [11. В Китае завершена укладка рельсов ВСМ Баоцзи - Ланьчжоу](#)
  - [12. Африканские горизонты «Нового Шелкового пути»](#)
-

Среда | 05.04.2017 | 13:31

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

## ***Bombardier и PESA — контракт на поставку бортовых устройств ETCS***

Компания PESA подписала с Bombardier рамочный договор на поставку бортового оборудования европейской системы управления движением поездов ETCS для оснащения подвижного состава, который PESA изготавливает для польского рынка. На подвижном составе PESA будут устанавливать аппаратуру EBI Cab 2000, реализующую функции ETCS и способную работать с национальной системой локомотивной сигнализации. Оборудование EBI Cab 2000 будет поступать с завода Bombardier в Катовице.

Железные дороги Польши активно внедряют ETCS в рамках модернизации своей сети. Компания Bombardier с 2015 г. поставляет напольное и бортовое оборудование ETCS для польских проектов.



Среда | 05.04.2017 | 13:32

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

## **Мобильное приложение AURA Rail для мониторинга подвижного состава**

Испанская компания NEM Solutions, специализирующаяся в области систем технического обслуживания, разработала приложение, которое поможет железнодорожным операторам контролировать состояние подвижного состава, используя смартфоны или планшеты.

Приложение AURA Rail работает с поездами, которые оснащены оборудованием, совместимым с технологией NEM Onboard Eye (NOE). NOE использует программируемый контроллер, подключенный к поездной шине, для мониторинга работы таких ключевых компонентов поезда, как системы кондиционирования воздуха, управления тормозами и дверями.

Полностью настраиваемое приложение опрашивает диагностическую систему в режиме реального времени и собирает информацию по заданию пользователя. Алгоритм собственной разработки анализирует данные и предоставляет консолидированный отчет о состоянии парка поездов. Кроме того, есть возможность получить детальную информацию по каждому поезду или агрегату. Система может сигнализировать о возможных сбоях оборудования или обращать внимание на некорректно работающие устройства. Пользователи приложения могут архивировать данные мониторинга и делиться ими с другими сотрудниками.



Среда | 05.04.2017 | 12:47

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

## ***Начата реализация европейского проекта применения Big Data на транспорте***

Исследовательский проект Европейского союза по трансформированию транспортной системы на основе технологии Big Data стартовал в январе 2017 и продлится до 30 июня 2019 г. Сейчас готовится к запуску одна из 13 экспериментальных программ для всех видов транспорта. Пилотный проект на высокоскоростной линии Кордова — Малага реализует консалтинговая компания Indra в сотрудничестве с Adif — оператором инфраструктуры железных дорог Испании и компанией Ferrovial Agroman.

Это один из крупнейших проектов, финансируемых Европейской комиссией в рамках программы Horizon 2020 как в плане бюджета (18,7 млн евро), так и по количеству участников — 47 компаний и несколько университетов.

Проект, возглавляемый компанией Indra, должен продемонстрировать, как технологии Big Data, обрабатывая массивы данных транспортных и логистических компаний, могут быть использованы для повышения эффективности управления, создания новых источников дохода и моделей бизнеса.

В рамках пилотных проектов будут разработаны и проверены новые алгоритмы анализа реальных данных, поступающих из различных источников, а также модели перевозок для принятия управленческих решений. Ожидается, что результаты экспериментальных проектов будут повторно использоваться и тиражироваться даже после завершения проекта.

Технологии Big Data могут повысить эффективность деятельности транспортных компаний на 15% за счет рационального использования ресурсов, сокращения расходов на обслуживание, потребления энергии и снижения числа инцидентов. Кроме того, это позволит оптимизировать пассажиропоток, сократить время ожидания и доставки грузов, избежать неудачных стыковок между различными видами транспорта.

Среда | 05.04.2017 | 13:51

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

## ***Внедрение ETCS в Дании задерживается***

Министр транспорта Дании О. Б. Олесен (O. B. Olesen) намерен пригласить независимых консультантов для детального изучения программы обновления средств сигнализации на железных дорогах страны, предусматривающей внедрение системы ETCS на всей сети и CBTC на городской железной дороге Копенгагена. Этому предшествовала жесткая критика в адрес компании Banedanmark — оператора инфраструктуры железных дорог Дании (DSB), отвечающей за реализацию проекта, со стороны датского государственного аудиторского агентства Rigsrevisionen. Выполнение программы задерживается уже на 2 года — ввод системы ETCS в эксплуатацию по обновленному календарному плану состоится не ранее 2023 г. Однако даже этот план, очевидно, также будет нарушен, поскольку 13 марта 2017 г. компания Banedanmark сообщила о задержке ввода в эксплуатацию первого участка с ETCS на острове Зеландия (на 3 мес) и новой линии Копенгаген — Рингстед (ее планировали открыть в конце 2018 г.).

Завершить оснащение сети городской железной дороги Копенгагена системой управления движением поездов по радиоканалу CBTC предусмотрено в 2021 г. На одном из участков этой сети CBTC работает с января 2017 г.

Ожидается также, что стоимость выполнения программы значительно превысит запланированную. Бюджет программы составляет 20 млрд датск. крон (2,69 млрд евро), и в нем был предусмотрен запас в размере 4 млрд крон (538 млн евро), который к настоящему времени уже исчерпан.

В то же время Banedanmark и компания Alstom, один из поставщиков ETCS для Дании, 29 марта 2017 г. провели для короля Бельгии Филиппа и кронпринца Дании Фредерика презентацию новейших разработок в области ETCS на предприятии Alstom в Шарлеруа (Бельгия), в ходе которой министр транспорта Дании заявил, что надеется на завершение к 2023 г. работ в восточной части Дании, где Alstom внедряет систему Atlas, реализующую функции ETCS базовой версии 3.

Среда | 05.04.2017 | 13:29

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

## ***Проект ERSAT EAV успешно завершен***

В конце февраля 2017 г. на опытном участке острова Сардиния (Италия) успешно завершился проект ERSAT EAV, в ходе которого была продемонстрирована интеграция европейской системы управления движением поездов ETCS/ERTMS с системой спутниковой навигации Galileo и общедоступными сетями радиосвязи. Применение этих технологий позволяет существенно снизить стоимость внедрения ETCS на линиях с низкой интенсивностью движения поездов. Спутниковая навигация используется для определения местоположения поездов вместо путевых приемопередатчиков, формируя виртуальные приемопередатчики с интервалом 50 м.

Реализация проекта началась в 2012 г. при поддержке Итальянского космического агентства, Европейского космического агентства и Европейского агентства систем глобальной спутниковой навигации (GSA). В проекте участвовали компания RFI — оператор инфраструктуры железных дорог Италии и Ansaldo STS. В феврале 2015 г. проект был включен в европейскую исследовательскую программу Horizon 2020.

Первый коммерческий проект с использованием технологий, опробованных в рамках проекта ERSAT EAV, планируется запустить в Италии в 2020 г. после сертификации новой системы оператором RFI на национальном и европейском уровнях.

Компания Ansaldo STS уже применяет спутниковую навигацию и виртуальные приемопередатчики в составе системы управления движением поездов на рудовозной линии Roy Hill в Западной Австралии. Система соответствует уровню полноты безопасности SIL 4.

Среда | 05.04.2017 | 13:43

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

## **Китайская компания приобрела SMA Railway**

SMA Railway Technology со штаб-квартирой в Касселе (Германия) является изготовителем бортовых преобразователей для подвижного состава железнодорожного транспорта и до недавнего времени была дочерним предприятием компании SMA Solar Technology. В конце марта 2017 г. SMA Railway была куплена китайской компанией Beijing Dinghan, которая специализируется на производстве различных высокотехнологичных систем для железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Сделка позволит китайской компании усилить присутствие на международных рынках и откроет китайский рынок для SMA Railway, спектр продукции которой охватывает зарядные устройства для аккумуляторных батарей, преобразователи для устройств кондиционирования воздуха и вспомогательные преобразователи семейства SMARTconverter для пассажирских вагонов и моторвагонных поездов. Оборудование, поставляемое SMA Railway, используется, в частности, на поездах TGV и Coradia, изготавливаемых компанией Alstom.

Оборот компании Beijing Dinghan, в штате которой 1500 чел., составил в 2015 г. 170 млн евро. По условиям сделки компания SMA Railway Technology сохранит свое присутствие в Касселе и свою торговую марку, менеджмент компании меняться не будет (фото: SMA Railway Technology).



Четверг | 06.04.2017 | 16:09

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

## ***В текущем году планируется освоение производства рельсов категории ДТ350ВС для высокоскоростного движения***

Рельсы категории ДТ350ВС будут применяться для движения пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч.

В текущем году планируется освоение производства рельсов для высокоскоростного движения

Об этом в ходе международной научно-технической конференции «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожного пути» сообщил главный инженер Управления пути и сооружений ОАО «РЖД» Андрей Лисицын. По его словам, на сегодняшний день все потребности в рельсовой продукции на полигоне эксплуатации скоростных и высокоскоростных поездов полностью обеспечены производственными мощностями компании Евраз. Напомним, что с 2016 г. начата поставка на сеть железных дорог рельсов для скоростного совмещенного движения ДТ350СС со скоростями пассажирских поездов 141-200 км/ч и интенсивного грузового движения. Они изготовлены на мощностях АО «ЕВРАЗ ЗСМК». Всего на сегодняшний день полигон эксплуатации скоростных и высокоскоростных поездов в РФ составляет 1855 км.

Оксана Перепелица

Суббота | 08.04.2017 | 10:32

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

## ***Шесть станций высокоскоростной железной дороги появятся в Нижегородской области***

Шесть станций высокоскоростной дороги появятся в Нижегородской области. Об этом стало известно во время встречи губернатора Валерия Шанцева с первым вице-президентом РЖД Александром Мишариным 7 апреля 2017 года. По предварительному проекту, в областном центре разместят два вокзала ВСМ: в аэропорту и в районе Московского вокзала. Еще четыре станции построят в Дзержинске, Кстове, Володарском и Лысковском районах. Добраться от Нижнего Новгорода до столицы можно будет за полтора часа.

Александр Мишарин рассказал, что РЖД уже практически закончила организационно-правовые работы по строительству ВСМ на участке «Москва – Нижний Новгород», и пояснил, почему именно Нижегородская область станет центральным интермодальным узлом высокоскоростной магистрали. «Нижегородская область – это крупнейший промышленный регион, который расположен на основном транзитном маршруте «Китай – Россия – Европа». Было бы странно, если бы регион не был выбран для реализации проекта», - заявил Мишарин.

«Перспективы масштабные во всех направлениях. Инвестиции дадут серьезную прибавку к налогооблагаемой базе, мы заметно увеличим бюджет только за счет этого проекта. Огромен будет и эффект, который связан с мобильностью населения, с развитием того жизненного пространства, который будет находиться в коридоре магистрали», - заявил ранее глава региона Валерий Шанцев.

Напомним, в 2014 году Валерий Шанцев принял участие в открытии информационного центра железнодорожной высокоскоростной магистрали «Москва - Казань», в рамках которого подписал Меморандум о создании Ассоциации субъектов и городов, связанных с сетью высокоскоростного железнодорожного движения. С инициативой о создании такой Ассоциации глава Нижегородской области выступил в рамках Международного экономического форума в Санкт-Петербурге 22 мая 2014 года.

Справка.

Вокзальный комплекс ВСМ расположен в Канавинском районе и граничит с существующим железнодорожным вокзалом: участок, отведенный под застройку

---

вокзальным комплексом, ограничен линией Горьковской железной дороги, зданием существующего вокзала с гостиницей, а также улицей Чкалова и Площадью Революции.

В вокзальный комплекс входит само здание вокзала с двумя пассажирскими островными платформами, парковка вокзала на 470 машиномест, пост электрической централизации, дом отдыха локомотивных бригад. При возведении вокзального комплекса предусматривается перенос сооружений касс пригородного сообщения и реконструкция существующей гостиницы с устройством торгового центра на площадях существующего вокзала.

Объемно-планировочное решение вокзального комплекса учитывает его важное градостроительное значение, близость к центру города и отвечает всем современным тенденциям в архитектуре. Здание вокзала представляет собой вытянутую в плане трапецию, накрытую пространственной конструкцией криволинейной формы, представляющей собой расходящиеся в разные стороны крылья с опускающейся к земле опорой. Платформы подходят к вокзалу с торца, и накрываются двухпоясной стальной оболочкой со светопрозрачным покрытием двух типов, матового, белого и прозрачного цвета, образующих динамичную пространственную композицию.

Конструктивная схема здания вокзала – монолитный ж.б. каркас, накрытый пространственной конструкцией кровли с опорами, вырастающими из земли, которая контрастируя с основным стеклянным объемом, создает легкий современный образ здания вокзала.

Здание вокзала имеет два надземных и один подземный этаж. Композиционным центром интерьера здания является двухсветный объединенный пассажирский зал, с высотой 14 метров.

В проектируемом здании вокзала предусматривается комплекс мероприятий для обеспечения доступности инвалидов и МГН. Предусмотрены специальные лифты на всех этажах. А также, предусмотрены специальные санузлы, пандусы и тактильное графическое и звуковое оснащение для всех категорий МГН.

Технические решения, принятые в Проекте, соответствуют требованиям экологических, санитарно – гигиенических, противопожарных и других норм, действующих на территории Российской Федерации, и обеспечивают безопасную для жизни и здоровья людей эксплуатацию здания при соблюдении предусмотренных в Проекте мероприятий.

Проект строительства высокоскоростной магистрали в России – это принципиально новый высокотехнологический проект. Если скоростное движение (до 200 км/в час) можно

---

наладить на уже существующих дорогах путем их модернизации (установка бесстыковых рельсов для высокоскоростных поездов), то высокоскоростная магистраль возводится «с нуля».

Протяженность линии ВСМ «Москва – Нижний Новгород - Казань» составит 770 км. Она пролегает по территории семи субъектов Российской Федерации: города Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, республик Чувашии, Марий Эл, Татарстана.

Средняя маршрутная скорость высокоскоростных поездов сегодня составляет 160 км/ч, после строительства ВСМ они смогут развивать скорость 400 км/ч. Строительство участка ВСМ Москва – Нижний Новгород обеспечит сокращение времени следования до Москвы до 90 минут. Время в пути между Нижним Новгородом и Казанью сократится в 7 раз - с 10 часов 32 минут до 1 часа 37 минут, между Москвой и Казанью в 4 раза, с нынешних 14 часов до 3,5 часов.



Четверг | 06.04.2017 | 19:52

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

## **На Свердловской железной дороге отремонтируют 400 километров путей**

С середины апреля на Свердловской железной дороге начнется кампания по ремонту и обновлению путей. Как сообщают в СвЖД, благодаря капремонту и модернизация планируется обновить 473,6 км пути и заменить 213 стрелочных переводов. Помимо этого в Пермском, Сургутском и Тюменском регионах планируется отремонтировать 7 металлических мостов.

Эти меры позволят повысить надежность и устойчивость объектов железной дороги к внешним воздействиям, повысить скорости движения поездов.

19 апреля начнется ремонт по технологии «закрытого перегона» с участка Богандинская – Ялуторовск (протяженность 13,4 км) Тюменского региона. Данный участок будет закрыт для движения на 11 суток, поезда пойдут по соседнему пути. Также в этом году в режиме «закрытый перегон» будет проведен ремонт пути на направлениях Чепца – Называевская, Екатеринбург – Серов, Екатеринбург – Каменск-Уральский, Войновка – Сургут, Екатеринбург – Дружинино (всего 31 перегон).

В данных работах будут задействованы 6 путевых машинных станций, а также тяжелая путевая техника. Чтобы повысить скорость и качество ремонта будет использоваться специализированные механизированные комплексы, состоящих из экскаваторов, бульдозеров и самосвалов. Эти подразделения, внедренные СвЖД в 2014 году, эффективно осуществляют комплексные работы по ремонту и профилактике дефектов земляного полотна, а также задействуются в подготовительных операциях при модернизации пути.

Механизированные комплексы в этом году проведут земляные работы в объеме 1,38 млн кубометров на участках общей протяженностью 251 километр. Во время работ пассажирские и грузовые составы для увеличения пропускной способности будут курсировать по специально разработанным графикам. Это позволит регулировать движение и не допускать сбоев в перевозочном процессе.

После завершения работ скорость движения пассажирских поездов на отремонтированных участках увеличится до 100-120 километров в час, грузовых – до 80 километров в час.

## **Китай получил контракт на строительство высокоскоростной железной дороги в Индонезии**

Высокоскоростная железная дорога свяжет столицу Индонезии Джакарту и четвертый по величине город страны Бандунг, ее совместно построят китайские и индонезийские компании. Соответствующий контракт был подписан сторонами на этой неделе, став, по мнению опрошенных Синьхуа экспертов, серьезным достижением бренда "чжунго гаоте" /китайские высокоскоростные железные дороги/. А от его ускоренного продвижения на внешние рынки в выигрыше будет не только Китай, убеждены эксперты.

"Чжунго гаоте, таким образом, впервые всей системой, всем набором компонентов и всей индустриальной цепочкой выходит за пределы страны", - обратил внимание на особенности проекта дороги Джакарта - Бандунг посол Китая в Индонезии Се Фэн. В Китайской железнодорожной корпорации рассказали, что 142-километровая магистраль будет построена целиком по китайским технологиям и с применением китайского оборудования, китайского строительно-эксплуатационного и управленческого опыта. Строительство займет 3 года, по его завершении время в пути между двумя городами сократится с нынешних трех с лишним часов до 40 минут: поезда будут курсировать по маршруту со скоростью до 350 км/ч.

"Это весомое достижение в рамках реализации инициативы "Пояс и путь", - добавил Се Фэн.

Индонезия, крупнейшая экономика в Юго-Восточной Азии, рассматривается как один из важнейших партнеров Китая в совместной реализации инициативы "Пояса и пути". То, что китайские высокоскоростные железные дороги сумели сделать прорыв именно в этом направлении, обусловлено, конечно, дружественным характером двусторонних отношений между Китаем и Индонезией, который служит гарантом хороших перспектив развития таким долгосрочным проектам, считает начальник Центра междержавных отношений института азиатско-тихоокеанской и глобальной стратегии Академии общественных наук Китая Чжун Фэйтэн. Но одновременно связано это, отметил он, также со стремлением многих стран на пространстве АСЕАН придать новый импульс национальной экономике через установление взаимосвязанности.

Более активное передвижение товаров, услуг и людей благодаря высокоскоростному железнодорожному сообщению, безусловно, положительно сказывается на экономике, согласился главный исследователь Китайской

железнодорожной академии Хуан Цян. Он поддержал мнение многих своих коллег о том, что в борьбе за индонезийский проект Китай победил в большей степени за счет очевидных преимуществ в технологиях.

"Обеспечить, чтобы монета, вертикально поставленная, не падала при движении поезда, как это получилось у иностранного пассажира на нашем высокоскоростном поезде, смогут, как видно, далеко не все зарубежные аналоги", - подчеркнул он.

На конец 2016 года Китай имел 124 тыс км действующих железных дорог, включая 22 тыс высокоскоростных, что обеспечило стране первое место в мире. С расширением географии полученных контрактов - от Азии до Европы и от Северной Америки до Африки, - китайские высокоскоростные железные дороги удачно перешли от экспорта отдельных видов своей продукции к комплексному экспорту "товаров, услуг, технологий, управленческого опыта и капитала".

И "чжунго гаоте", и ядерная энергетика, которые страна активно пытается продвинуть на зарубежные рынки, относятся к инфраструктуре, заметил тот же Чжун Фэйтэн. В этом и заключается, по его словам, "новая особенность выхода Китая за рубеж". Как заметил эксперт, активное инфраструктурное строительство - это один из самых важных секретов успеха Китая за последние 30 с лишним лет.

В свою очередь Хуан Цян отмечает, что дальнейшему продвижению китайских высокоскоростных железных дорог за рубежом препятствует отсутствие единых согласованных стандартов между странами. Чтобы решить эту проблему, целесообразно было бы создать комитет по вопросам стандартизации, заявил он.

---

Пятница | 07.04.2017 | 11:07

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

## ***В Китае завершена укладка рельсов высокоскоростной железной дороги Баоцзи - Ланьчжоу***

В четверг в Китае завершилась укладка рельсов высокоскоростной железной дороги, которая после сдачи в эксплуатацию к концу этого года соединит город Баоцзи провинции Шэньси /Северо-Западный Китай/ с административным центром соседней провинции Ганьсу городом Ланьчжоу.

Железная дорога Баоцзи - Ланьчжоу - это ветка протяженностью 401 км, которая станет западным участком высокоскоростной железнодорожной магистрали Ланьчжоу - Суйчжоу /пров. Цзянсу, Восточный Китай/ и тем самым войдет в систему высокоскоростной железнодорожной сети Китая, состоящей из четырех продольных и четырех поперечных магистралей.

По окончании строительства и ввода линии в эксплуатацию время в пути от Баоцзи до Ланьчжоу сократится с 7 до примерно 2 часов. Кроме того, магистраль Баоцзи - Ланьчжоу сомкнется с высокоскоростной железной дорогой Сиань - Баоцзи, и время в пути от Сианя, административного центра провинции Шэньси, до Ланьчжоу также уменьшится и составит около 3 часов.



## ***Африканские горизонты «Нового Шелкового пути»***

Проект «Новый Шелковый путь» (НШП), предложенный Китаем еще в 2013 г., призван создать сеть сухопутных транспортных маршрутов, которые, начавшись в Китае и соединив страны Евразии, помогут сформировать единое евразийское экономическое пространство. Также в рамках этого проекта создается «Морской Шелковый путь», который соединит Азию не только с Европой, но и с Африкой. Не исключено, что на просторах Африканского континента также раскинется сеть железных дорог, которая станет частью НШП. Чтобы обговорить условия их участия в проекте, в начале 2017 г. ряд африканских стран посетил китайский министр иностранных дел Ван И.

Древний Шелковый путь, который Китай сейчас возрождает, также пролегал через Африку. Об этом Ван И не забывал упоминать в ходе официальных визитов на Мадагаскар, в Замбию, Танзанию, Конго и Нигерию в январе 2017 г.

Первой страной, которую глава китайского МИД посетил в рамках своего африканского турне, стала Республика Мадагаскар, которая целиком занимает одноименный остров – один из самых больших в мире, расположенный у восточноафриканского побережья. Это первая крупная африканская страна на морском пути из Китая в Африку, и она может стать важным пунктом на «Морском Шелковом пути». После прибытия Ван И был принят мадагаскарским президентом Эри Радзаунаримампианиной. Во время переговоров они обсудили основные вопросы китайско-мадагаскарских отношений, в том числе направления экономического сотрудничества, такие как рыболовство, сельское хозяйство и туризм. После встречи президент Мадагаскара заявил, что участие в проекте «Один пояс – один путь» будет крайне выгодно для страны. Стоит отметить, что Мадагаскар и Китай связывает давнее сотрудничество. Правительство островной республики много делает, чтобы привлечь инвесторов из КНР и обеспечить им удобные условия. Китай вкладывает средства в развитие мадагаскарского сельского хозяйства, инфраструктуры, энергетики, медицины и других важных сфер.

Республика Мадагаскар – страна с относительно слабо развитой экономикой, которой требуются иностранные инвестиции. Однако она обладает выгодным географическим положением, потенциал которого может реализоваться благодаря участию в проекте «Морской Шелковый путь». Это хороший шанс для Мадагаскара усилить свою экономику и превратиться в важный региональный торговый и транспортный центр.

---

9 января 2017 г. Ван И прибыл в Замбию и встретился с ее президентом Эдгаром Лунгу. Во время встречи замбийский президент выразил благодарность КНР от лица своего народа за помощь в развитии страны. Также он заявил, что Замбия видит в Китае самого близкого и надежного партнера, который ей особенно нужен сейчас, когда страна переживает бурное развитие. Замбия намерена и дальше укреплять взаимодействие с КНР и полностью поддерживает ее политику, в том числе по вопросам Тайваня и Южно-Китайского моря. В свою очередь Ван И заявил, что Китай также считает Замбию надежным партнером и намерен помогать ей в индустриализации, развитии сельского хозяйства и прочих областях.

Замбия лежит внутри африканского континента и не имеет выхода к морю. Это значительно осложняет для нее внешнюю торговлю. Однако Китай оказал содействие в строительстве железной дороги, соединившей Замбию с Танзанией, что принесло ощутимую пользу местной экономике. Не исключено, что эта железная дорога со временем вольется в сеть железных дорог, которые КНР строит в Африке. На этот случай замбийское руководство заранее выражает готовность своей страны присоединиться к НШП.

10 января 2017 г. глава китайского МИД прибыл в Танзанию и встретился со своим коллегой Огастином Махигой. Вновь прозвучали заявления о дружбе и взаимном доверии между странами. Одним из важных вопросов, обсуждавшихся во время переговоров, стало участие Китая в масштабной модернизации танзанийских железных дорог и их системы управления. Особое внимание будет уделено состыковке танзанийских железных дорог и морских портов. Танзания, в отличие от Замбии, имеет выход к морю. Она находится на восточноафриканском побережье недалеко от острова Мадагаскар. Не исключено, что ось Мадагаскар-Танзания-Замбия может стать началом африканской ветви НШП. В любом случае глава МИД Танзании, как и предыдущие собеседники Ван И, заявил, что его страна надеется развивать отношения с Китаем, поддерживает проект НШП и желает в нем участвовать. Также Огастин Махига заявил, что Танзания приветствует интеграцию всей Восточной Африки, которая приведет к развитию всего региона.

После Танзании Ван И посетил Республику Конго, где встретился с президентом страны Дени Сассу-Нгессо, который также заявил, что Конго полностью поддерживает китайскую политику и экономические проекты. Ван И призвал как можно скорее реализовать потенциал их сотрудничества в таких проектах, как специальная экономическая зона в Пуэнт-Нуаре и многочисленные промышленные и логистические центры, которые Конго планирует создать с китайским участием.

12 января 2017 г. министр иностранных дел КНР прибыл в Нигерию. Там у него состоялась встреча с президентом страны Мохаммаду Бухари.

---

---

После завершения своего январского турне руководитель китайского МИД продолжил встречи с главами африканских государств. Так, в начале февраля 2017 г. Ван И встретился с премьер-министром Республики Маврикий Анирудом Джагнотом. Особое внимание было уделено участию Маврикия в НШП. Маврикий – небольшой остров в Индийском океане на 900 км восточнее Мадагаскара. Как и Мадагаскар, благодаря своему расположению, Маврикий может стать важной точкой на «Морском Шелковом пути».

Итоги своей работы Ван И озвучил, выступая на Всекитайском собрании народных представителей 8 марта 2017 г. По его словам, Китай и Африка имеют общую судьбу, и КНР не перестанет поддерживать африканские страны ни при каких обстоятельствах. Китай намерен и дальше помогать им в развитии и выполнить все обещания, данные на саммите в Йоханнесбурге, который проводился в рамках Форума сотрудничества Китай–Африка в декабре 2015 г. Тогда был принят план действий на 2016-2018 гг. В течение этого времени КНР пообещала вложить в развитие африканских стран \$60 млрд, а также реализовать ряд проектов, связанных с развитием железных дорог и портов. По словам Ван И, план исполняется полностью и своевременно.

В заключение следует отметить, что до сих пор проект «Новый Шелковый путь» ассоциировался в основном с экономической интеграцией Европы и Азии, а африканский континент отходил на второй план. Теперь же становится ясно, что Африка также охвачена этим процессом, и реальный потенциал проекта НШП сложно даже вообразить.

Дмитрий Бокарев

***Шелковый путь...***

***Все думали, что Китай пытается завоевать Европу,  
а он захватывал Африку...***

---

Сообщение о скором открытии китайской военной базы в Джибути хоть и вызвало некоторое оживление в прессе, но в основном свелось лишь к противостоянию Поднебесной и США.

Точнее всего об этом сказал военный эксперт по Китаю в “New York Times”: «Они могут подсмотреть ваши тактические секреты, с другой стороны, такой “шпионаж” — палка о двух концах, и вы можете подглядывать за ними».

Все думали, что Китай пытается завоевать Европу, а он захватывал Африку

Он, конечно, имел в виду наличие там по соседству военно-морской базы США «Кэмп Лемоньер», на которой размещены 4 тыс. американцев. Истина здесь, конечно, есть, но это далеко не самое главное.

Во-первых, потому что это лишь первая военная база за пределами КНР из 19 запланированных. Во-вторых, она предназначена вовсе не для подсматривания за США. И в-третьих, что важнее всего, она является одновременно как охранном форпостом китайского экономического пояса Шелкового пути, так и первым шагом к публичному участию Поднебесной в гонке за Африку.

Главный перекресток Африки

Республика Джибути — это страна размером меньше Ивановской области России с населением нашего Воронежа. В Джибути нет никаких полезных ископаемых, зато есть множество проблем на границе с Эритреей на севере, Эфиопией на западе и юге, а также с никем официально не признанным Сомалилендом (бывшее Сомали) на юго-востоке.

Тем не менее, кроме США, свои военные базы там построили Франция, Италия и Испания, а на джибутийско-эритрейской границе с 2008 года стоит катарский миротворческий контингент.

Кроме них свой штаб военно-морских операций ATALANTA там открыл Евросоюз. Без официально обособленной базы свой контингент в Джибути держит и ФРГ. Бундесвер арендует в столичном аэропорту несколько ангаров для техники, а личный состав базируется в шестиэтажном отеле «Шератон» — самом высоком здании во всем Джибути. Катарцы и испанцы, взяв с них пример, под свою «базу» облюбовали другой, более новый отель, входящий в международную сеть «Кемпински». Присматривают себе место под базу и японцы.

Все они там плотно заняты делом. Пентагон использует «Кэмп Лемоньер» для тренировки войск в условиях пустыни. После 11 сентября 2001 года, в дополнении к ним,

---

база стала основным местом дислокации международных сил антитеррористической операции «Несокрушимая свобода», задача которых — противодействовать на территории Африканского Рога террористам «черного» крыла афганской «Аль-Каеды».

У французов в бывших африканских колониях забот полон рот. С 2008 года они провели около десяти операций в Чаде, Эритрее, Кот-д-Ивуаре, Мали и Центрально-Африканской Республике. Остальные европейцы, в первую очередь немцы, патрулируют так называемый международный транзитный коридор безопасности на пути из Индийского океана, через Аденский залив в Красное море — один из самых опасных районов мирового океана, через который проходит свыше 15% мирового морского транспортного трафика.

Возникает законный вопрос — зачем все этой самой Джибути? Ответ прост — кроме выгодного географического положения, у этой страны нет никаких источников развития экономики. Только французы за свою базу платят больше 70 млн долл. ежегодно. Каковы ставки аренды для остальных — точных данных нет, но в прессе как-то сообщалось, что в 2014 году страна заработала на базах почти миллиард.

Впрочем, не все оплата проходит в виде обычной аренды. Кроме денег арендаторы за свой счет развивают инфраструктуру. Например, Кувейт возвел жилой район на 200 семей бедняков, включая школу и мечеть. Свою мечеть на 4 тыс. молящихся в Джибути построили турки. Они тоже хотят там базу (помимо Катара и Сомали).

Так что без иностранного военного присутствия Джибути давно стала бы частью одной из соседних стран, не исключая Иран. А так — относительная независимость, надежные и достаточно богатые источники финансирования плюс статус главного перекрестка Африки, через который проходит значительная часть международной торговли всей центральной части Африки (включая Чад, Нигер, ЦАР, Уганду и даже Конго, не говоря уже про Сомали и Эритрею). И все это, не считая 60% мировой продовольственной помощи Африке.

Портянки из китайского шелка

Появление в Джибути и китайского форпоста было лишь вопросом времени с тех пор, когда ВВП Поднебесной превзошел показатели всех крупнейших экономик мира. А будущее этой экономики напрямую связано с успешной реализацией проекта Экономического пояса Нового шелкового пути, у которого есть два конца. Один из них направлен на Юго-Восточную Азию и Океанию, а второй — ведет в Европу.

Если наложить морскую часть Нового шелкового пути на маршрут океанских грузовых судов, то получается цепочка: из Цюанчжоу, через Гуанчжоу, Бэйхай и Хайкоу,

---

---

далее морем через Малаккский пролив до Куала-Лумпура, потом, через Индийский океан, в Калькутту и шри-ланкийский Коломбло, транзитом через Мальдивы в кенийский Найроби. А дальше, как раз мимо Джибути, по Суэцкому каналу в греческие Афины, арендованные Китаем на полвека, Салоники или итальянскую Венецию.

За 11 месяцев 2016 года китайский товарооборот с шестнадцатью странами Центральной и Восточной Европы составил 52,9 млрд долл. и вырос на 4,5% по сравнению с годом ранее. Впрочем, «шелковые планы» Пекина предусматривают по меньшей мере трехкратный рост объемов внешней торговли в перспективе до 2030 года.

Донбасс "отутюжат" заморские "Гризли": за все придется платить  
В РФ хотят ввести смертную казнь  
Бородач с фотографий из петербургского метро оказался капитаном ВДВ

Эти 9 трлн долл. в год потребуют присмотра и защиты. И не только потому, что пиратство сегодня стало большим и серьезным бизнесом. Санкционная война Запада с Россией наглядно показывает, как уязвимость экономических и финансовых каналов может использоваться недобрыми людьми в целях политического давления.

Красный дракон это урок усвоил. Если апреле 2013 года, на пресс-конференции в Пекине заместитель начальника отдела быстрого реагирования на чрезвычайные ситуации Генерального штаба НОАК официально говорил об отсутствии у Китая каких-либо планов по созданию военных баз за границей, то к концу следующего года тональность и содержание позиции официального Пекина изменились полностью.

У Китая появились государственные интересы на море, требующие безусловной защиты. Как сообщило информационное агентство «Синьхуа», в ближайшее десятилетие Поднебесная намерена создать за рубежом 19 постоянных опорных пунктов. Из них 11 — на различных островах в Индийском океане, 6 — на африканском побережье и 2 — в Тихом океане. Эти пункты будут сгруппированы в три линии инфраструктурной поддержки для ВМС Китая: северную (Пакистан, Шри-Ланка, Мьянма), западную (Йемен-Оман-Джибути - Кения-Танзания-Мозамбик) и южную (Сейшелы-Мадагаскар).

Китайские зарубежные базы, которые Пекин предпочитает называть пунктами, планируются в трех основных функциональных видах. В пунктах первого типа боевые корабли КНР смогут пополнять запасы снабжения во время кратковременных стоянок.

В пунктах второго типа будет организован отдых экипажей на берегу, а также базирование авиации. Говорится только о патрулировании, но, скорее всего, для охраны

---

базы появятся и боевая авиация. В пунктах третьего типа военные корабли смогут получать средний ремонт и обновлять боезапас.

Прицел на всю Африку

База, которую Пекин собирается сдать в эксплуатацию в Джибути в текущем году, относится ко второму типу. На территории площадью в 36 гектаров недалеко от коммерческого порта планируется заместить ремонтные мастерские широкого профиля (как морские, так и для обслуживания авиационной и наземной техники), звено вертолетов с соответствующей инфраструктурой, ангары и обширный складской комплекс.

Что касается персонала, то тут китайцы традиционно напускают тумана. Официально у НОАК в Африке задействовано 2400 миротворцев, но периодически Пекин оговаривается о размещении в Джибути до 6000 морских пехотинцев.

Всего их в китайской армии было 20 тысяч (5 бригад примерно по 4,5 тыс. человек), но в конце прошлого года Красный дракон уведомил иностранных военных атташе о наращивании численности морской пехоты Китая до 100 тысяч, что оценочно соответствует 25 бригадам. Так вот, четыре из них предполагается отправить в Джибути, а это явно больше заявленных шести тысяч. Тем самым и второго типа все больше начинает походить на пункт военный, то есть третьего типа.

Пока все думали, что Китай пытается завоевать Европу, он на самом деле активно продвигался в Африку. Только в 2013 году объем его торговли с Африкой превысил 210 млрд долл., что в 2,5 раза больше американского.

Всего за последние 15 лет прямые китайские инвестиции в 54 страны Африки достигли 40 млрд долл. Из них 70% приходятся на Нигерию, Южную Африку, Судан, Алжир и Замбию. За последние 5 лет список дополнился Гвинеей, Ганой, Демократической Республикой Конго, Эфиопией и ЮАР. Сейчас в Африке работают свыше 2 тыс. китайских компаний. Например, в Эфиопии их зарегистрировано 580 с совокупным капиталом в 2,2 млрд. долл.

Не стоит думать, что Пекин в Африке интересуется только сырьем. Хотя Африка и покрывает не менее 25% суммарных сырьевых потребностей Поднебесной, китайская экономическая модель все же сильно отличается от западной.

Они не только покупают дешевое сырье, но и действительно инвестируют в развитие местной промышленности. Прежде всего, сельского хозяйства, машиностроения, химпрома, информационных технологий, телекоммуникаций, производства бытовой техники, новых источников энергии, логистики, торговли и исследований.

---

Причем делают это с широким привлечением китайских поставщиков и китайской рабочей силы. А самое главное, инвестируя, они пока не выдвигают никаких политических требований, а это выгодно отличает китайских инвесторов от западных и создает Пекину весьма благоприятное реноме среди местных элит.

История африканского континента помнит три периода внешней колонизации. В XV–XVI веках испанцы с португальцами двигались в страны Магриба. С конца XV века португальцы контролировали все западной побережье континента. В XVII веке в процесс включились голландцы, в конце концов основавшие Трансвааль и Республику Оранжевой реки.

Триста лет спустя, в XIX веке в гонку за Африку кинулись все ведущие государства Европы. Считается, что победа досталась британцам, французы были вторыми, но после Второй мировой войны все победители своих колониальных империй лишились.

Похоже, китайская военная база в Джибути означает начало нового этапа колонизации африканского континента. Предыдущие лидеры выдохлись и постепенно из Африки уходят, создавая там слишком большую пустоту, которую природа никогда не терпит. Им на смену приходит турецкая, японская и российская экономические экспансии. И крупнейшая экономика планеты — Китай — просто не может остаться в стороне.



## ***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))*

---

---