

20-22 ФЕВРАЛЯ 2018
АВСТРИЯ, ВЕНА
ОТЕЛЬ «ПАЛЕ ХАНСЕН КЕМПИНСКИ ВЕНА»



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЕВРОПА

КРУПНЕЙШИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ЕВРАЗИИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОБЛЕМАТИКЕ.
ПРОВОДИТСЯ ЕЖЕГОДНО С 2006 ГОДА.

МОНИТОРИНГ СМИ

РЕКЛАМА



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР



ОАО «РЖД»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
БАНК-СПОНСОР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР



№	Заголовок	Дата	СМИ
1	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты	21 февраля 2018	РИА Новости
2	В Вену по широкой колее	22 февраля 2018	Российская газета
3	В Вену по широкой колее	22 февраля 2018	Российская газета
4	Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС	24 февраля 2018	ИА Regnum
5	Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Видеотрансляция	21 февраля 2018	ТАСС
6	При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум	19 февраля 2018	ТАСС
7	РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран	21 февраля 2018	ТАСС
8	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	21 февраля 2018	Российская газета
9	Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%	21 февраля 2018	Rambler News Service
10	Россия прорабатывает с Казахстаном и Белоруссией проект коридора из Китая в Европу	21 февраля 2018	Rambler News Service
11	Минтранс: сроки продажи "Трансконтейнера" не определены	22 февраля 2018	Rambler News Service
12	Основные параметры строительства перехода на Сахалин могут быть подготовлены в 2018 году	22 февраля 2018	Rambler News Service
13	ОАО РЖД просит вернуть январские потери	22 февраля 2018	Коммерсантъ
14	Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад	23 февраля 2018	ИА Regnum
15	21-22 февраля пройдет трансляция форума Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа	20 февраля 2018	ТАСС
16	Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	ПРАЙМ
17	Делегация БЖД примет участие в бизнес-форуме в Вене 20-22 февраля	19 февраля 2018	Белорусское телеграфное агентство
18	Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году - SakhalinMedia	26 февраля 2018	Sakhalinmedia.ru
19	Дорога в Вену стала ближе	22 февраля 2018	Гудок
20	"Трансконтейнер" и Rail Cargo могут создать совместное предприятие в Австрии	21 февраля 2018	Finanz.ru

21	Проект строительства моста на Сахалин будет готов в 2018 году	26 февраля 2018	Известия
22	В июне по БТК пойдут пассажирские поезда	22 февраля 2018	Вестник Кавказа
23	Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза	21 февраля 2018	Rambler News Service
24	РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты на 14% - до €8 млрд в 2018 году	21 февраля 2018	Rambler News Service
25	РЖД и "Австрийские железные дороги" договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт	21 февраля 2018	Rambler News Service
26	Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018	22 февраля 2018	Rambler News Service
27	"Дочка" "Ростеха" создаст производство материалов для строительства высокоскоростных железных дорог	22 февраля 2018	Rambler News Service
28	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	22 февраля 2018	Российская газета
29	Болельщики ЧМ оформили больше всего билетов на поезда в Сочи и Петербург	22 февраля 2018	Российская газета
30	Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться	23 февраля 2018	PortNews.ru
31	Экспансия в Европу	22 февраля 2018	Гудок
32	Австрия намерена совместно с Азербайджаном реализовывать инфраструктурные проекты	23 февраля 2018	Abc.az
33	Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы (ФОТО)	21 февраля 2018	Trend.az
34	Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам	22 февраля 2018	Trend.az
35	Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам	22 февраля 2018	Day.az
36	Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы	22 февраля 2018	Day.az
37	Участники форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" выступили за продление "широкой колеи"	21 февраля 2018	Гудок
38	Дорога в Вену стала ближе	21 февраля 2018	Гудок
39	КЖД и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями	22 февраля 2018	НИА Калининград
40	Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться	22 февраля 2018	РЖД-Партнер

41	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	24 февраля 2018	РИА Сахалин-Курилы
42	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	24 февраля 2018	ПолитВести
43	Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад	23 февраля 2018	Krasnews.com
44	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	22 февраля 2018	Русский Дозор
45	ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП в Австрии	22 февраля 2018	AK&M
46	Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться	22 февраля 2018	Деловой Казахстан
47	Максим Соколов: "Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста"	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
48	Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
49	Грузы в Вену хотят отправить по рельсам	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
50	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
51	Минтранс России рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	Гудок
52	"ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе	21 февраля 2018	Гудок
53	Олег Белозеров: "Требуется новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней"	21 февраля 2018	Гудок
54	ОАО "РЖД" и Австрийские железные дороги договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт	21 февраля 2018	Гудок
55	Обновление инфраструктуры ОАО "РЖД" в горизонте 8 лет потребует €100 млрд	21 февраля 2018	Гудок
56	ОАО "РЖД" создаст новую ж/д инфраструктуру "под ключ"	22 февраля 2018	Гудок
57	Калининградская железная дорога и ОТЛК совместно с портами реализуют проект мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа	22 февраля 2018	Гудок
58	Дорога в Вену стала ближе	22 февраля 2018	Гудок
59	Международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начался в Вене	21 февраля 2018	Abc.az

60	Азербайджан и Россия обсудили тарифные условия по железнодорожному направлению Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки	22 февраля 2018	Abc.az
61	Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	22 февраля 2018	Abc.az
62	Джавид Гурбанов: Пассажирские поезда по маршруту Баку-Тбилиси-Карс будут действовать с июня	22 февраля 2018	Abc.az
63	В РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты до €110 млрд	21 февраля 2018	Кремлевская пресса
64	Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад	23 февраля 2018	Эхо Кавказа
65	Руководства азербайджанских и российских железных дорог провели переговоры	22 февраля 2018	Москва-Баку.ru
66	Минтранс сомневается в продаже "Трансконтейнера" в апреле из-за сроков подготовки конкурса	22 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
67	Минтранс сомневается в продаже "Трансконтейнера" в апреле из-за сроков подготовки конкурса	22 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
68	Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам - АЖД	22 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
69	Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам - АЖД	22 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
70	Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"	21 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
71	Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
72	Минтранс РФ назвал потенциальных инвесторов "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
73	Минтранс РФ назвал потенциальных инвесторов "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
74	Ж/д РФ и Австрии будут сотрудничать в третьих странах и продолжать проект "широкой колеи"	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
75	Ж/д РФ и Австрии будут сотрудничать в третьих странах и продолжать проект "широкой колеи"	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)

76	Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
77	Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
78	Еврокомиссия не видит препятствий для реализации проекта продления Транссиба в ЕС	21 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
79	РЖД и Австрийские железные дороги договорились о развитии взаимодействия на рынках третьих стран	21 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
80	ТАСС об основных событиях 21 февраля 2018 года	21 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
81	ПОВТОР - АНОНС: Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
82	ПОВТОР - АНОНС: Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
83	АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
84	АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
85	ДОСЬЕ: Международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520"	20 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
86	РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
87	Евроазиатский транзит вырастет на 3 млн TEU	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
88	€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС	21 февраля 2018	РЖД-Партнер
89	ТрансКонтейнер планирует СП в Австрии	21 февраля 2018	SeaNews.ru
90	КЖД подписала меморандум о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями	22 февраля 2018	Бизнес-Калининград
91	Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018	22 февраля 2018	Республика Татарстан
92	Совершенствование юридического режима прохождения грузов по Восточной Европе облегчит финансирование строительства "широкой колеи", - Кеир Фитч	21 февраля 2018	Гудок
93	Создание ж/д линии "широкой колеи" до	21 февраля 2018	Интерфакс-Украина

	Вены переходит к предпроектированию		
94	"Трансконтейнер" планирует создать "дочку" в Монголии для развития транзитных перевозок	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
95	Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ	21 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
96	Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
97	"Трансконтейнер" планирует создать "дочку" в Монголии для развития транзитных перевозок	21 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
98	АНОНС: 20 февраля ТАСС-ДОСЬЕ планирует передать следующие справочные материалы:	20 февраля 2018	ТАСС # Единая лента (Закрытая лента)
99	РЖД ставят вопрос о компенсации из-за "поздней" индексации грузотарифа в 2018 г - Минтранс	22 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
100	РЖД и Минтранс в 2018 г могут представить актуализированные параметры перехода на Сахалин	22 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
101	РЖД ставят вопрос о компенсации из-за "поздней" индексации грузотарифа в 2018 г - Минтранс	22 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
102	РЖД подготовили варианты аналога "Трансконтейнера" с активами и без - Минтранс РФ	22 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
103	РЖД подготовили варианты аналога "Трансконтейнера" с активами и без - Минтранс РФ	22 февраля 2018	РИА Новости # Все новости (Закрытая лента)
104	РЖД и Минтранс в 2018 г могут представить актуализированные параметры перехода на Сахалин	22 февраля 2018	ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента)
105	Глава РЖД: "Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики"	21 февраля 2018	ИА Ореанда-Новости
106	РЖД продолжит сотрудничать с Австрией в третьих государствах	21 февраля 2018	РЫБИНСКonLine
107	Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	22 февраля 2018	Gursesintour.com
108	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
109	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru

110	Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
111	Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Видеотрансляция	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
112	€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
113	При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум	19 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
114	АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
115	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	25 февраля 2018	ИА МАНГАЗЕЯ
116	Процесс создания широкой колеи из России в Австрию вступает в предпроектную стадию	22 февраля 2018	News22.ru
117	КЖД и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями	22 февраля 2018	Gorodskoyportal.ru
118	Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ	21 февраля 2018	Mfd.ru
119	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	22 февраля 2018	Рязань Вести
120	Российская Федерация с Азербайджаном заняты поиском грузов для железной дороги в Иран	22 февраля 2018	Твой город Псков
121	Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС	24 февраля 2018	Findnews.ru
122	Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	21 февраля 2018	Твой город Псков
123	РЖД и "Австрийские железные дороги" договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
124	РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты на 14% - до €8 млрд в 2018 году	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
125	Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза	21 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
126	21-22 февраля пройдет трансляция форума Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа	20 февраля 2018	Новости@Rambler.ru

127	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	22 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
128	Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезд оформлены в рамках ЧМ-2018	22 февраля 2018	Новости@Rambler.ru
129	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	23 февраля 2018	Империя
130	Стоимость моста на Сахалин подсчитают в течение года	25 февраля 2018	Новости регионов России
131	Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году	26 февраля 2018	Новости регионов России
132	Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Видеотрансляция	21 февраля 2018	Margust
133	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты - новости на сегодня 20.02.2018	20 февраля 2018	News2world.net
134	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты	21 февраля 2018	3news.ru
135	Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад	23 февраля 2018	Findnews.ru
136	Запад или Восток: какой железнодорожной колеей покатит Эстония	23 февраля 2018	Sputnik
137	Запад или Восток: какой железнодорожной колеей покатит Эстония	23 февраля 2018	Земляки
138	Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей	22 февраля 2018	Sputnik
139	Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей	22 февраля 2018	Земляки
140	Казахстанцы стали меньше высказывать свое мнение в Интернете	22 февраля 2018	Ratel.kz
141	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	22 февраля 2018	Военное Обозрение
142	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	22 февраля 2018	Апрал
143	Россия построит свою колею до Вены: китайские товары обогнут Латвию	21 февраля 2018	Sputnik
144	21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену	21 февраля 2018	Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации
145	21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену	21 февраля 2018	Госновости.РФ
146	Российская железнодорожная магистраль	21 февраля 2018	Atyrau.4geo.ru

	1520 протянется до Австрии		
147	Продление Транссиба - основной проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"	21 февраля 2018	ГосНовости
148	21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену	21 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
149	Украина, Россия, Словакия и Австрия договорились о строительстве "широкой" ж/д колеи до Вены	21 февраля 2018	НВ Бизнес
150	В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	21 февраля 2018	ADY
151	"ТрансКонтейнер" вместе с Rail Cargo Austria AG изучит возможность создания СП в Австрии	21 февраля 2018	Customsforum.ru
152	Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию	21 февраля 2018	Newsmir.info
153	При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум	19 февраля 2018	Новости обо всем
154	ОАО "РЖД" провело трассировку ВСМ "Евразия" по территории РФ и Казахстана	21 февраля 2018	Посольство Республики Казахстан в РФ
155	В Вену по широкой колее	22 февраля 2018	Виртуальная таможня
156	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	Виртуальная таможня
157	Россия и Австрия войдут в единую и широкую колею ради грузовой взаимности	22 февраля 2018	Logirus.ru
158	В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и России	22 февраля 2018	ADY
159	В Вене прошла встреча глав железных дорог Азербайджана и РФ	22 февраля 2018	1NEWS.az
160	21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену.	22 февраля 2018	Advis.ru
161	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	22 февраля 2018	Транспортная безопасность
162	Россия и Австрия войдут в единую и широкую колею ради грузовой взаимности	22 февраля 2018	Rrlogistic.ru
163	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	22 февраля 2018	Фонд Транспортная безопасность
164	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	22 февраля 2018	Сводка независимых новостей

165	Создание ширококолейной железной дороги из России в Австрию входит в предпроектную стадию	22 февраля 2018	Транспорт Российской Федерации
166	В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и России	22 февраля 2018	SalamNews.org
167	Главы железных дорог Азербайджана и России обсудили возможности сотрудничества	22 февраля 2018	Minval.az
168	Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расшириться	22 февраля 2018	Единый транспортный Trans.ru
169	Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расшириться	22 февраля 2018	Advis.ru
170	Россия с Азербайджаном заняты поиском грузов для железной дороги в Иран	22 февраля 2018	Sputnik
171	Азербайджан и Австрия расширяют потенциал экономического сотрудничества	23 февраля 2018	SalamNews.org
172	"Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС"	24 февраля 2018	Ivest.kz
173	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	25 февраля 2018	Путин сегодня
174	Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС	26 февраля 2018	Polpred.com
175	Анна Мейзер - Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС	25 февраля 2018	Informburo.dn.ua
176	Азербайджан и РФ обсудили тарифные условия грузоперевозок в рамках МТК "Север-Юг"	22 февраля 2018	Szaopressa.com
177	Транспортная инфраструктура Казахстана способствует формированию логистических услуг в сообщении Восток-Запад	23 февраля 2018	Казакстан темір жолы
178	"ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе	23 февраля 2018	Транс-Экспресс
179	Украина договорилась строить железную дорогу вместе с Россией	23 февраля 2018	Buildportal
180	"Русский" транспортный коридор в сердце Европы	23 февраля 2018	Naspravdi.info
181	Азербайджан - Австрия: расширяется потенциал экономического сотрудничества	23 февраля 2018	ADY
182	Австрия и Азербайджан расширят экономические связи	23 февраля 2018	ИА Report
183	Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) 21 февраля в рамках	23 февраля 2018	Polpred.com

	международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа, сообщила пресс-служба Калининградской магистрали.		
184	Дорога в Вену стала ближе	23 февраля 2018	Polpred.com
185	Обсуждены возможности сотрудничества Азербайджана и России в железнодорожной сфере.	23 февраля 2018	МТРК Мир
186	В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и РФ	23 февраля 2018	Бюро украинских новостей
187	Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году	26 февраля 2018	БезФормата.Ru Южно-Сахалинск
188	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	Единый транспортный Trans.ru
189	ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве.	22 февраля 2018	Advis.ru
190	Олег Белозеров: "Требуются новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней".	22 февраля 2018	Advis.ru
191	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
192	Главы железных дорог Азербайджана и России обсудили возможности сотрудничества	22 февраля 2018	Musavat.com
193	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	АвтоТрансИнфо
194	Джавид Гурбанов: "Пассажирские поезда по маршруту Баку-Тбилиси-Карс будут действовать с июня"	22 февраля 2018	Каспий online
195	ОАО РЖД просит вернуть январские потери	22 февраля 2018	NewsGra.com
196	Ростех нацелен на сотрудничество с ЕАЭС в сфере железнодорожных перевозок	22 февраля 2018	Rostec.ru
197	Азербайджан и Российская Федерация обсудили тарифные условия грузоперевозок в рамках МТК "Север-Юг"	22 февраля 2018	Navkolo.me
198	В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана	22 февраля 2018	NewsforBreakfast.ru

	и РФ		
199	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	22 февраля 2018	БезФормата.Ru Рязань
200	Обсуждены возможности сотрудничества Азербайджана и России в железнодорожной сфере	22 февраля 2018	АзерТАдж
201	ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о сотрудничестве	22 февраля 2018	Transportweekly
202	ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве	22 февраля 2018	Transportweekly
203	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	Transportweekly
204	ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП в Австрии	22 февраля 2018	Katashi.ru
205	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	Все о таможне
206	Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%	22 февраля 2018	Железнодорожные перевозки
207	"Трансконтейнер" и Rail Cargo могут создать совместное предприятие в Австрии	22 февраля 2018	Единый транспортный Trans.ru
208	Баку и Москва обсудили возможности развития транспортного коридора Север-Юг в западном направлении	22 февраля 2018	Интерфакс # Азербайджан
209	Калининградская железная дорога и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями	22 февраля 2018	Калининградская железная дорога
210	Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам	22 февраля 2018	Surf.az
211	Еврокомиссия не видит препятствий для реализации проекта продления Транссиба в ЕС	22 февраля 2018	Единый транспортный Trans.ru
212	РЖД продолжит сотрудничать с Австрией в третьих государствах	22 февраля 2018	Navkolo.me
213	Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы (ФОТО)	21 февраля 2018	Surf.az
214	Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы	22 февраля 2018	Region plus
215	Форум общих интересов	21 февраля 2018	Железнодорожник Белоруссии
216	ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные	21 февраля 2018	Российские

	дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве		железные дороги
217	РЖД подтвердили целесообразность создания коридора Евразия	21 февраля 2018	АвтоТрансИнфо
218	В Вене проходит международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520"	21 февраля 2018	Посольство Российской Федерации в Австрийской республике
219	Началось проектирование единой колеи Россия-Австрия	21 февраля 2018	Телеграф
220	Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию	21 февраля 2018	Сводка независимых новостей
221	Делегация Белорусской железной дороги примет участие в работе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520"	19 февраля 2018	Белорусская железная дорога
222	ДЕЛЕГАЦИЯ БЖД ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЗНЕС-ФОРУМА "СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520"	20 февраля 2018	ИА Экопресс
223	ДЕЛЕГАЦИЯ БЖД ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЗНЕС-ФОРУМА "СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520"	20 февраля 2018	Пресс-релизы Ecopress.by
224	Создание ширококолейной железной дороги до Вены переходит к предпроектированию	21 февраля 2018	Центр транспортных стратегий (cfts.org.ua)
225	Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Видеотрансляция	21 февраля 2018	Новости обо всем (newsae.ru)
226	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты	21 февраля 2018	Новая перевозочная компания
227	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты	21 февраля 2018	Пульс Планеты 24/7
228	В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты.	21 февраля 2018	Advis.ru
229	ТАСС: РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран	21 февраля 2018	Посольство Российской Федерации в Австрийской республике
230	ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о сотрудничестве	21 февраля 2018	Совет Операторов Железнодорожного Транспорта
231	Российская железнодорожная магистраль	21 февраля 2018	События дня

	1520 протянется до Австрии		
232	"Транспорт. Глава РЖД: "Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики""	21 февраля 2018	Ivest.kz
233	ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве	21 февраля 2018	Logistika-prim.ru
234	Глава РЖД выступил на форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	21 февраля 2018	АвтоТрансИнфо
235	Украина, Россия, Словакия и Австрия договорились о строительстве "широкой" ж/д колеи до Вены	21 февраля 2018	Ua.today
236	Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	21 февраля 2018	Szaopressa.com
237	В Вену по широкой колее	21 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
238	Продление Транссиба - основной проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"	21 февраля 2018	NewsforBreakfast.ru
239	Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии	21 февраля 2018	Городской портал г. Актобе
240	РЖД и Австрийские железные дороги будут действовать на рынках третьих стран	21 февраля 2018	Navkolo.me
241	Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
242	Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"	21 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
243	Требуются новые логистические проекты	21 февраля 2018	Transportweekly
244	Олег Белозеров: "Требуются новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней"	21 февраля 2018	Российские железные дороги
245	Грузы в Вену хотят отправить по рельсам	21 февраля 2018	Perevozki.ru
246	РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран	21 февраля 2018	VN
247	Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия.	21 февраля 2018	Advis.ru
248	Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия	21 февраля 2018	Все о таможне
249	Подтверждена целесообразность создания	21 февраля 2018	Perevozki.ru

	коридора Евразия		
250	РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран.	21 февраля 2018	Advis.ru
251	Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"	21 февраля 2018	Морские новости
252	Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены	21 февраля 2018	Морские новости
253	В Вену по широкой колее	26 февраля 2018	Loglink.ru
254	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	26 февраля 2018	Loglink.ru
255	"РТ-Химкополит" создаст первое в России производство полимеров специального применения	26 февраля 2018	Plastinfo
256	Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU	26 февраля 2018	Logistika-tamozhnya.ru
257	Проект строительства моста на Сахалин будет готов в 2018 году	26 февраля 2018	Пульс Планеты 24/7
258	Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU	21 февраля 2018	Все о таможне
259	Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU.	21 февраля 2018	Advis.ru
260	Максим Соколов: Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста.	21 февраля 2018	Advis.ru
261	В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум	21 февраля 2018	Transportweekly
262	Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU	21 февраля 2018	ХабИмпорт
263	Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия	21 февраля 2018	ХабИмпорт
264	РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры.	21 февраля 2018	Advis.ru
265	Максим Соколов: Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста	21 февраля 2018	Perevozki.ru
266	РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры	21 февраля 2018	Perevozki.ru
267	€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС	21 февраля 2018	Perevozki.ru
268	Продление колеи 1520 мм в центр Европы повысит эффективность перевозок	21 февраля 2018	РЖД ТВ
269	Ж/д администрации России и Австрии развивают сотрудничество	21 февраля 2018	РЖД ТВ

270	Высокоскоростную ж/д сеть в ЕС планируется расширить до 30 тыс. км	21 февраля 2018	РЖД ТВ
271	РЖД и ÖBB подписали дополнение к сотрудничеству	20 февраля 2018	Русская Австрия
272	Перевозки Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза	20 февраля 2018	Русская Австрия
273	В Вене стартует форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	21 февраля 2018	РЖД ТВ
274	€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС	21 февраля 2018	Logist-club.ru
275	В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	21 февраля 2018	Российские железные дороги
276	Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза	21 февраля 2018	Виртуальная таможня
277	В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".	21 февраля 2018	Advis.ru
278	Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы - ФОТО	22 февраля 2018	UAport
279	Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018	22 февраля 2018	БезФормата.Ru Казань
280	РЖД реализуют технологию строительства ж/д инфраструктуры "под ключ"	22 февраля 2018	РЖД ТВ
281	В Вене прошла встреча глав железных дорог Азербайджана и РФ	22 февраля 2018	UAport
282	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	22 февраля 2018	События дня
283	Болельщики ЧМ оформили больше всего билетов на поезда в Сочи и Петербург	22 февраля 2018	Единый Российский Рейтинг
284	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее	22 февраля 2018	ХабИмпорт
285	ВСМ "Евразия" станет драйвером развития экономики стран-участниц проекта	22 февраля 2018	РЖД ТВ
286	"Институт пластмасс им. Петрова" замахнулся на производство специального полимера транс-полиноборнена	22 февраля 2018	ПластЭксперт
287	ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП	21 февраля 2018	Русская Австрия
288	Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее.	22 февраля 2018	Advis.ru
289	Ключевые параметры перехода на Сахалин	22 февраля 2018	Единый Российский

	подготовят в 2018 году		Рейтинг
290	Технологии "блокчейн" на ЭТП позволят повысить качество услуг	22 февраля 2018	РЖД ТВ
291	Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году	25 февраля 2018	БезФормата.Ru Южно-Сахалинск
292	Австрия и Азербайджан расширят экономические связи	23 февраля 2018	Azerbaijan 24
293	ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, предусматривает привлечение дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, сообщает агентство ТАСС.	23 февраля 2018	Polpred.com
294	21-22 февраля пройдет трансляция форума Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа	20 февраля	ТАСС
295	Транссибирскую магистраль продлят до Вены?	6 февраля 2018	ИА SakhaNews
296	Проект продления Транссибирской магистрали в Европу обсудят в Вене 20-22 февраля	2 февраля 2018	Морские вести России
297	Открыта аккредитация СМИ на форум «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа»	29 января 2018	jourdom.ru
298	The Forum in Vienna will become a highlight for all partner countries seeking to improve rail service	23 января 2018	JŪRA MOPE SEA
299	Олег Белозёров и Андреас Маттэ направили приветствие участниками бизнес-форума в Вене	18 января 2018	РЖД-Партнер
300	Олег Белозёров и Андреас Маттэ направили приветствие участниками бизнес-форума в Вене	18 января 2018	Rambler News Service
301	Олег Белозёров и Андреас Маттэ направили приветствие участниками бизнес-форума в Вене	18 января 2018	ТАСС
302	БЖД представит в 2018 году транзитный потенциал на выставках в России и Германии	13 января 2018	Новости Беларуси

303	В Вене пройдет бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа"	16 октября 2017	ТАСС
304	Совместные пути повышения транзитной привлекательности обсудят на бизнес-форуме в Вене	30 октября 2017	ТАСС
305	Год стратегического партнерства между Европой и Азией	27 сентября 2017	РЖД-Партнер
306	В Вене пройдет бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа»	18 октября 2017	Гудок
307	Совместные пути повышения транзитной привлекательности обсудят на бизнес-форуме в Вене	30 октября 2017	РЖД-Партнер
308	Совместные пути повышения транзитной привлекательности обсудят на бизнес-форуме в Вене	30 октября 2017	Rambler News Service
309	В Вене пройдет бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"	16 октября 2017	Посольство РФ в Австрийской республике

РИА Новости, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты ВЕНА, 21 фев - РИА Новости. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества

железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<https://ria.ru/economy/20180221/1515028699.html>

Российская газета, 22 февраля 2018

В Вену по широкой колее

Автор: Шадрина Татьяна

Российская железнодорожная магистраль шириной 1520 мм протянется до Австрии

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9 - 10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы

России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной

жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

Акцент

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Источник: РЖД

Российская газета # Москва, 22 февраля 2018

В Вену по широкой колее

Автор: Шадрин Татьяна

Российская железнодорожная магистраль шириной 1520 мм протянется до Австрии

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9 - 10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии,

Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии.

"Мы свяжем железнодорожные системы

России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

Акцент

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Источник: РЖД

ИА Regnum, 24 февраля 2018

Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС

Автор: Мейзер Анна

ИА REGNUM представляет обзор наиболее значимых событий транспортно-транзитной отрасли России и приграничных стран 16 по 23 февраля

Арктические перемены

Транспортная стратегия РФ до 2030 года вновь будет изменена, и основные коррективы будут касаться Арктической зоны. Об этом 20 февраля сообщил Виталий Клюев, директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса России, в ходе международной конференции "Арктика-2018" в Москве. Последние изменения в Транспортную стратегию РФ были внесены в 2014 году. Сам документ был утвержден еще в 2008 году.

Клюев отметил, что Минтранс приступил к модификации существующей транспортной стратегии с учетом новых реалий и потребностей в Арктике. Взаимодействие разных видов транспорта позволит оптимально и более эффективно использовать ресурсы.

"Всегда должна быть экономическая эффективность. Деньги, которые вложены в строительство железной дороги, должны в конце концов вернуться. Я не говорю, что это должно произойти завтра, но сперва нужно понять, а надо ли нам это?"

Такой здравый подход начинает преобладать в разработке инфраструктурных проектов в Арктике", - заявил Виталий Ключев.

Освоение Арктики ставит перед Россией амбициозные задачи. В 2017 году по Севморпути было перевезено около 10 700 тонн грузов, к 2030 цифра может вырасти до 80 млн тонн, а к 2050 году и до 100 млн тонн. По словам Ключева, это громкий вызов для развития судоходства страны, обеспечения прибрежной, портовой, мониторинговой и коммуникационной инфраструктуры в Арктике.

Арктика

Как ранее сообщало ИА REGNUM, грузооборот морских портов Арктического бассейна в январе 2018 года вырос на 38,6%, что составило 6,7 млн тонн, согласно данным Ассоциации морских торговых портов.

Северный морской путь (СМП) - это пространство, которое прилегает к северному побережью Российской Федерации и охватывает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и экономическую зоны, ограниченное с востока морским пространством США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом Желания до архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар.

Латвия: во всем виновата Россия

Падение грузооборота Рижского свободного порта было запланировано. Об этом заявил представитель Рижского свободного порта Марек Гайлитис, сообщило Baltnews.lv. Речь идет о снижении показателя по итогам января - в порту было обработано на 13,5% меньше грузов, чем годом ранее.

"Наибольшее падение (на 39,7%) произошло в сегменте наливных грузов, основой которых являются нефтепродукты. Падение не произошло только сейчас, оно наблюдалось весь прошлый год и началось с конца 2016 года. Причина чисто геополитическая, так как Россия все грузы переориентирует в собственные порты", - объясняет Гайлитис.

Арктические контейнеровозы

О том, что Россия является причиной снижения грузооборота Рижского порта также заявил министр сообщения Латвии Улдис Аугулис.

"Рижский порт, будучи крупнейшим в Латвии, больше всего пострадал от решения России перенаправить все наливные грузы в свои порты на востоке Финского залива. Тем не менее Рижскому порту удалось компенсировать сократившийся объем наливных грузов другими группами грузов", - сказал министр.

В период до 2020 года прогнозируется прирост грузооборота морских портов России на Балтике в объеме порядка 60 млн тонн, из которых почти половина будет обеспечена за счет переориентации российских грузопотоков из портов Прибалтики на отечественные порты. Однако привычка обвинять во всех бедах Россию распространяется не только на транзитную сферу.

На этой неделе Латвийское министерство обороны назвало задержание главы Центробанка Илмара Римшевича частью мощной информационной кампании, развернутой против этой страны и по внешним признакам напоминающей акции, проводившиеся перед выборами во Франции, Германии и США, сообщает Deutsche Welle. Соответствующее заявление было опубликовано на сайте министерства обороны Латвии.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, глава Центрального банка Латвии Илмар Римшевич был задержан в ночь на 18 февраля по подозрению в коррупции и отмывании денег. На следующий день Римшевича освободили под залог в 100 000 евро.

Рижский порт

Транссиб соединит Азию и Европу

Транссибирская железнодорожная магистраль с широкой колеей 1520 будет продлена от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) и позволит соединить Азию с Европой. Об этом пишет "Российская газета". Поезда смогут доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу всего за два-три дня вместо 9–10 дней.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - заявил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене, цитирует издание.

Новая железная дорога станет основой для экономического развития и для мирной жизни друг с другом. По предварительным расчетам, строительство участника обойдется в 6,5 миллиарда евро. Строительные работы, согласно плану, начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Представитель Минтранса РФ выразил надежду, что проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов. По его словам, основной задачей является создать единое транспортное пространство, и на данный момент необходимы политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея.

Политическая сторона вопроса особенно актуальна в данном контексте. Над проектом создания нового транспортного коридора с колеей 1520 реализуется Россией, Австрией, Словакией и Украиной. Даже при благоприятном исходе и договоренностях на официальном уровне, остается риск, что поезда из Азии могут не доехать до конечной точки. Стоит вспомнить, как с конца 2016 года началась блокада железнодорожных путей, ведущих из ДНР и ЛНР в остальные части Украины.

Илмар Римшевич

Из-за невозможности обеспечить безопасность, с 11 декабря 2017 года российские пассажирские поезда южного направления полностью переведены на движение по линии Журавка - Миллерово. Таким образом, все составы следуют в обход Украины.

Коми не может продать "Белкомур"

Прием заявок на участие в аукционе по продаже пакета акций АО "Белкомур" завершён 22 февраля. Продление сроков приема заявок не принесло результатов уже во второй раз - на аукцион снова никто не вышел. В четверг, 22 февраля, на сайте министерства имущественных и земельных отношений Республики Коми появилась информация о том, что сроки приема заявок продлены в третий раз - до 26 марта 2018 года.

Решение о продаже своей части акций правительство Республики Коми приняло с надеждой, что это поможет привлечь инвестора и даст стимул для развития и финансирования инфраструктурного проекта. Прием заявок был открыт 14 декабря 2017 года.

"Белкомур" (Белое море - Коми - Урал) - проект строительства железнодорожной магистрали соединением Архангельск - Сыктывкар - Соликамск (Пермский край). Эта идея возникла еще в 1930-е годы: железная дорога должна была напрямую соединить регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями на севере СССР и выйти в порт Архангельск. До сих пор проект так и не реализован.

Транссибирская дорога

Межрегиональная акционерная компания "Белкомур" была учреждена в 1996 году решением трех субъектов Российской Федерации (Республика Коми, Архангельская область и Пермский край). Основными акционерами

межрегиональной компании "Белкомур" являются регионы-учредители в лице региональных агентств по управлению имуществом: Республика Коми (48,32%), Архангельская область (19,81%) и Пермский край (9,42%), а также предприятия и учреждения (22,45%). Необходимый объем инвестиций на создание железнодорожной магистрали "Белкомур" предварительно оценивается в 251,5 миллиарда рублей. Срок реализации - около 30 лет.

Как ранее сообщал корреспондент ИА REGNUM, интерес к проекту проявляла китайская компания "Поли Технолоджи", в сентябре 2015 года подписавшая с компанией ОАО МК "Белкомур" соглашение о совместной реализации строительства магистрали. Китайская сторона озвучивала также и идею инвестирования проекта глубоководного порта в Архангельске, без которого грузы, проходящие по "Белкомуру" (если не появятся другие варианты) не смогут выйти на маршруты Северного морского пути.

Rail Baltica: как поделить чужие деньги

В прошлом обзоре уже шла речь о конфликте в отношении проекта Rail Baltica. Тогда еврокомиссар Виолетта Булц заявила о том, что разногласия между Литвой, Латвией и Эстонией по осуществлению проекта железнодорожной магистрали Rail Baltica могут привести к тому, что он не получит дальнейшего финансирования ЕС. Но эффекта от данного заявления нет, и страсти разгораются с прежней силой.

Проект "Белкомур"

В понедельник, 19 февраля, литовские представители RB Rail выразили беспокойство в связи с заявлениями главы RB Rail Байбы Рубесы, которыми она "может повлиять на стабильность и преемственность стратегического проекта".

"Но Рубеса, которая потеряла доверие большинства акционеров, не только отказалась уходить в отставку, но еще решила распространять необоснованную информацию об акционерах, конфликте интересов, таким образом пытаюсь сохранить свой пост и, возможно, навредить единству партнеров по проекту", - говорится в заявлении литовских и эстонских акционеров.

Истинную цель конфликта косвенно озвучил литовский премьер Саулюс Сквернялис на встрече с Булц, где он сказал, что при реализации проекта управление железнодорожной инфраструктурой на территории Литвы должно оставаться в руках государственного предприятия - "Литовских железных дорог". Брюссель изначально требовал единого центра управления, для этого и была создана компания RB Rail с главным офисом в Риге и под руководством Байбы Рубесы.

Таким образом, данный конфликт является очередной попыткой передела денег. Чтобы понимать объемы, ЕС обязался в 2014 - 2020 годах выделить на весь проект 1,2 млрд евро. Также 110 млн выделено дополнительно. Еврокомиссия в этой финансовой перспективе выделяет Rail Baltica 85% средств. Общая стоимость проекта до 2026 года - 5,8 млрд евро.

Евро

Авторы ИА REGNUM уже неоднократно писали, что для этого проекта нет грузовой и пассажирской базы, как в одном, так и в другом направлении. Однако благодаря проекту у стран Прибалтики есть возможность получать финансирование от Европейского Союза, что можно считать едва ли не главной целью строительства данной магистрали.

Rail Baltica - проект железной дороги с узкой колеей через Литву, Латвию и Эстонию. 7 ноября 2001 года министры трех прибалтийских стран подписали договор о создании железной дороги с европейской шириной колеи, которая бы соединила все три страны со странами Центральной Европы по маршруту Берлин

- Познань - Варшава - Каунас - Рига - Таллин с возможным выходом на Хельсинки. Строительство пока ведется только в Литве, где за пять лет проложили трассу шириной 1435 мм от польской границы до Каунаса.

<https://regnum.ru/news/2383931.html>

ТАСС, Москва, 21 февраля 2018

Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу".

Видеотрансляция

Мероприятие проходит в рамках железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

В Вене начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В рамках мероприятия проходит пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", на которой обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток - Запад.

В числе участников диалога - министр транспорта РФ Максим Соколов, генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, гендиректор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч.

Генеральный информационный партнер бизнес-форума - информационное агентство ТАСС.

Генеральный директор-председатель правления РЖД Олег Белозеров

<http://tass.ru/ekonomika/4975023>

ТАСС, 19 февраля 2018

При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоится 20-22 февраля в столице Австрии

20 февраля в Вене начнет работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В нем примут участие 250 делегатов из 24 стран, сообщил организатор мероприятия - компания "Бизнес Диалог".

Ключевым событием форума станет пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой будут обсуждаться возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Ожидается, что участниками диалога станут министр транспорта России Максим Соколов, генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, первый заместитель генерального директора ГК "Ростех", председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, председатель правления, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, генеральный директор ÖBB-Holding AG

Андреас Маттэ, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и первый заместитель президента-председателя правления Банка ВТБ (ПАО) Юрий Соловьев.

Темами специальных сессий международного железнодорожного бизнес-форума станут "Евро-азиатская логистика. Монетизация расстояний", "Финансирование инфраструктуры. За чей счет", "Строительство железных дорог. Подходы и технологии", "Интероперабельность 1520 и 1435. Как стереть границы" и "Дорога развития. Социально-экономические эффекты".

Планируется, что в рамках форума состоится подписание международных соглашений о сотрудничестве.

Напомним, международный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии для формирования целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров и создания максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Генеральный информационный партнер форума - информационное агентство ТАСС.

Ознакомиться с программой Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" можно на сайте мероприятия.

<http://tass.ru/novosti-agentstva/4972717>

ТАСС, 21 февраля 2018

РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года было подписано на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ВВ) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны также договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также для развития совместных пассажирских перевозок.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до

Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний BERNARD (Австрия), Walbeck (Словакия), Obermaier (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, также компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

<http://tass.ru/ekonomika/4978091>

Российская газета , 21 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Автор: Шадрина Татьяна

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для

экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<https://rg.ru/2018/02/21/rossijskaia-zheleznodorozhnaia-magistral-1520-protiansia-do-avstrii.html>

Rambler News Service, 21 февраля 2018

Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%

Объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России за последние 2 года увеличился более чем на 60%, сказал министр транспорта России Максим Соколов в ходе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", передает корреспондент RNS.

"Сегодня несмотря на то, что железнодорожный транспорт испытывает жесткую конкуренцию со стороны других видов транспорта, роль современной экономики на евразийском континенте трудно переоценить. И это очень хорошо показывает статистика последних лет... Грузооборот между евразийскими странами будет постоянно увеличиваться. Это особенно выявляется в обороте контейнерных грузов. Перевозка транзитных грузов по железным дорогам России за последние два года увеличилась более чем на 60%. А при этом контейнерный транзит с Востока на Запад за последние пять лет вырос более чем в 13 раз. Это говорит не просто о хороших, а об уверенных и оптимистичных перспективах развития перевозок по технологии железный рельс-железное колесо на всем евразийском континенте", - сказал он.

Эта перевозка в грузовом формате, по словам Соколова, является наиболее перспективной поскольку логистика морским транспортом составляет около 30-35 суток, авиационным - существенно быстрее, но при этом в несколько раз дороже.

Соколов отметил, что "с учетом развития высокостоймых грузов развитие электронной торговли - а, по некоторым прогнозам, объем электронной торговли, который хорошо форматируется логистическими компаниями в формат

контейнерной перевозки, уже через три года составит порядка \$5 трлн. Это основа для возрастающей грузовой базы железных дорог на нашем континенте".
"Та идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется непросто разумной, с объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - сказал он.

<https://rns.online/transport/Sokolov-obem-perevozki-tranzitnih-gruzov-po-zheleznim-dorogam-Rossii-uvelichilsya-bolee-chem-na-60-2018-02-21/>

Rambler News Service, 21 февраля 2018

Россия прорабатывает с Казахстаном и Белоруссией проект коридора из Китая в Европу

Предварительная базовая трассировка линии по территории РФ и Казахстана высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора из Китая в Европу "Евразия" согласована, в настоящее время Россия в рамках рабочих групп с Казахстаном и Белоруссией прорабатывают проект, рассказал в рамках пленарной дискуссии форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

"Объем перевозки контейнеров год к году растет в разы. И вопрос как доставить груз потребителю на территорию Европы за 2-3 дня. Одним из основных направлений является проект высокоскоростного движения из Китая в Европу "Евразия". Предварительная оценка проекта показала экономическую целесообразность и бюджетную эффективность для всех участников. Уже согласована базовая трассировка линии по территории РФ и Казахстана. Работаем в рамках рабочих групп по этому проекту с коллегами из Казахстана и Белоруссии", - отметил он.

По его словам, ВСМ "Евразия" "должна объединить скоростные системы Европы и Китая и тогда мы сможем создать абсолютно новую модель высокоскоростного движения на Евро-азиатском континенте".

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - добавил Белозеров.

<https://rns.online/transport/Rossiya-prorabativaet-s-Kazahstanom-i-Belorusiei-proekt-koridora-iz-Kitaya-v-Evropu-2018-02-21/>

Rambler News Service, 22 февраля 2018

Минтранс: сроки продажи "Трансконтейнера" не определены

Сроки продажи контрольного пакета РЖД в "Трансконтейнере" пока не определены, намеченная ранее продажа на апрель не состоится по причине неготовности процедуры. Об журналистам в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене рассказал замминистра транспорта России Алан Лушников.

"Для того, чтобы конкурс состоялся в апреле нужно было начать все процедуры в январе. Поскольку они не начаты, то можно сделать вывод, что в апреле не будет", - сказал он. Он также добавил, что функция Минтранса по данному проекту совместно с Минэком сформировать проект директив. "Проект директив мы пока не формируем", - отметил он.

На вопрос о возможных сроках продажи он отметил: "Три месяца (после объявления конкурса. - RNS) - это минимальный срок для такой масштабной сделки. Сроки его проведения будут тогда, когда будет директива, будет принято решение совета директоров (РЖД. - RNS) и условия торгов будут одобрены. Пока никаких условий нет", - добавил он.

Лушников также прокомментировал возможное участие иностранных игроков в консорциумах на покупку доли в "Трансконтейнере". "Наша позиция всегда была в том, чтобы в консорциумах (претендующих на покупку доли РЖД в "Трансконтейнере". - RNS) должны принимать участие глобальные игроки для того, чтобы повысить конкурентоспособность отношений транспортной системы. Но постольку поскольку в принципе вопрос (о продаже "Трансконтейнера". - RNS) находится в проработке, то пока не никаких формализованных требований к участникам торгов", - сказал он.

Глава РЖД Олег Белозеров в начале сентября говорил журналистам, что продажа доли РЖД в "Трансконтейнере", которая сейчас обсуждается в правительстве, возможна при условии создания его альтернативы.

"Предварительные варианты есть (по созданию аналога "Трансконтейнера". - RNS), но говорить о них рано, поскольку не сделано технико-экономической оценки. Поэтому пока просто набор вариантов. Что такое контейнерный оператор? Это люди, платформы и терминалы. Соответственно либо это только с людьми, либо с людьми и платформами, либо с людьми, платформами и терминалами. Весь этот набор вариантов обсуждается, но пока говорить о том, что представлены варианты рано", - сказал он.

О том, что правительство РФ может продать 50% плюс 2 акции "Трансконтейнера" в апреле 2018 года на открытых торгах с привлечением инвестиционного консультанта в лице "ВТБ Капитала", в ноябре прошлого года писала газета "Коммерсант" со ссылкой на доклад первого вице-преьера Игоря Шувалова.

"Трансконтейнер" - российский контейнерный оператор. ОТЛК (дочерняя компания РЖД) принадлежит 50% плюс две акции "Трансконтейнера", транспортной группе FESCO (контролируется группой "Сумма" Зиявудина Магомедова) - 25,07%, "Енисей Капитал" (контролируется Александром Абрамовым и Романом Абрамовичем) - 24,5%.

Основными претендентами на контрольный пакет "Трансконтейнера" сейчас являются группа "Сумма", основной бенефициар НЛМК Владимир Лисин, РФПИ со своими иностранными партнерами, а также "Енисей Капитал".

<https://rns.online/transport/Mintrans-sroki-prodazhi-Transkonteinera-ne-opredeleni-2018-02-22/>

Rambler News Service, 22 февраля 2018

Основные параметры строительства перехода на Сахалин могут быть подготовлены в 2018 году

Основные параметры строительства транспортного перехода на Сахалин могут быть подготовлены в 2018 году, рассказал журналистам в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта России Алан Лушников.

"Есть актуализированные предпроектные проработки. И стоимость сейчас приведена в ценах соответствующих лет. Но точно мы сможем сказать, когда сделаем группу оптимальных проектных решений, выбор трассы и определение ключевых параметров", - отметил он.

Лушников добавил, что в настоящее время Минтранс обсуждает сроки актуализированных параметров с РЖД. "Если будет принято решение, то у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - отметил он.

Ранее заместитель председателя правительства, полпред президента РФ в Дальневосточном ФО Юрий Трутнев говорил, что проект строительства транспортного перехода "Сахалин - материк" вошел в финальную стадию.

Основную работу выполняют "Российские железные дороги". Сообщалось, что в 2018 году компания разработает технико-экономическое обоснование строительства моста на Сахалин, а впоследствии - запустит процесс проектирования, которое с учетом сложности работ займет около 3 лет.

Строительство транспортного перехода, по расчетам железнодорожников, может начаться в 2021 году. Общая протяженность новой линии между материком и Сахалином составит около 600 километров. Она расположится от станции Селихино у Комсомольска-на-Амуре до поселка Ныш на северо-востоке острова.

<https://rns.online/transport/Osnovnie-parametri-stroitelstva-perehoda-na-Sahalin-mogut-bit-podgotovleni-v-2018-godu--2018-02-22/>

Коммерсантъ, 22 февраля 2018

ОАО РЖД просит вернуть январские потери

Автор: Скорлыгина Наталья

Монополия потеряла 3,7 млрд рублей из-за поздней индексации тарифов

ОАО РЖД просит правительство о компенсации поздней индексации грузовых тарифов в январе. Общая сумма не называется, хотя глава Минтранса Максим Соколов говорил о потерях в 3-4 млрд руб. По расчетам "Ъ", компенсация может составить 3,7 млрд руб.

ОАО РЖД будет просить компенсировать неровную индексацию железнодорожных тарифов в январе. Об этом рассказал журналистам замминистра транспорта Алан Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520". По его словам, из-за того, что приказ ФАС вступил в силу не с 1 января, "ОАО РЖД заявляет, что недополучило доходы по сравнению с тем, как мы, совет директоров, и правительство им утвердили". Вопрос о компенсации обсуждается, добавил он.

О том, что ОАО РЖД может попросить компенсацию, монетарную или тарифную, за запоздание выхода постановления о тарифах (финальный документ вступил в силу с 30 января), говорил журналистам 7 февраля глава Минтранса Максим Соколов. Ссылаясь на оценки самой монополии, он называл потери в 3-4 млрд руб., но оговаривался, что "цыпляют по осени считают" и "надо разбираться с этим вопросом уже тогда, когда будут понятны примерные финансовые параметры работы ОАО РЖД по итогам 2018 года" (цитата по "Интерфаксу").

Правительство в декабре одобрило суммарную индексацию тарифа ОАО РЖД на грузоперевозки на 5,4% к уровню 2017 года. Но, поскольку она состояла из трех разных долей - 3,9% общей индексации, продления прошлогодней надбавки в 2% на капремонт и 1,5% новой допнадбавки, - по мере выхода документов ФАС в силу она вступала постепенно. Так, с 1 по 5 января она составляла 2% к уровню 2017 года, с 6 по 29 января - 1,9%, а с 30 января и далее - 5,4%.

В ОАО РЖД не комментируют этот вопрос и искомую сумму не называют. Исходя из сумм индексации, которые давало ОАО РЖД в проекте финплана (1% индексации равен 13,5 млрд руб.), недостача составит около 3,7 млрд.

Наталья Скорлыгина, Вена

<https://www.kommersant.ru/doc/3557853>

ИА Regnum, 23 февраля 2018

Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад
Церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) состоится в марте 2018 года

Руководители железнодорожных ведомств Азербайджана и России обсудили возможности дальнейшего развития транспортного коридора "Север-Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД).

"Глава АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Стороны обсудили дальнейшее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур - Астара, Самур - Ахалкалак и вопросы тарифов", - говорится в сообщении.

Гурбанов отметил, что в настоящее время завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. На днях по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) был отправлен прибывший из России первый тестовый состав из 6 вагонов.

Белозеров в свою очередь отметил необходимость мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока в этом направлении.

Как сообщалось, церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) состоится в марте 2018 года с участием президентов Азербайджана и Ирана.

Железная дорога Астара - Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой Азербайджана. Протяженность дороги составляет 10 км, из которых 8 км - от города Астара до госграницы с Ираном, и 2 км - от границы до иранского города Астара.

Транспортный коридор "Север-Юг" должен объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

<https://regnum.ru/news/2383776.html>

ТАСС, 20 февраля 2018

21-22 февраля пройдет трансляция форума Стратегическое партнерство 1520:Центральная Европа

Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры

21 и 22 февраля онлайн-трансляция всех событий форума будет доступна на сайте www.forum1520.ru, официальной странице компании "Бизнес Диалог" в Facebook, а также на YouTube канале.

21 февраля с 11:30 по московскому времени ведущее государственное информационное агентство России ТАСС на официальном сайте будет транслировать пленарную дискуссию "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", которая откроет деловую программу мероприятия.

Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435. В рамках форума состоится подписание международных соглашений о сотрудничестве.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоится 20-22 февраля 2018 года в Вене, в отеле "Пале Хансен Кемпински Вена".

Организатор - компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры - ÖBB Holding AG и ОАО "Российские железные дороги".

<http://tass.ru/novosti-partnerov/4974538>

ПРАЙМ, 21 февраля 2018

Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течение двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<https://1prime.ru/News/20180221/828478885.html>

Белорусское телеграфное агентство, 19 февраля 2018

Делегация БЖД примет участие в бизнес-форуме в Вене 20-22 февраля

19 февраля, Минск /Корр. БЕЛТА/. Делегация Белорусской железной дороги примет участие в международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который пройдет в Вене с 20 по 22 февраля, сообщили БЕЛТА в пресс-центре БЖД.

Данный бизнес-форум призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов. Участие БЖД в работе международного железнодорожного бизнес-форума - это также возможность довести информацию руководителям железных дорог, транспортных компаний, предприятий о транзитной политике Беларуси, технических и технологических возможностях БЖД по пропуску транзитного грузопотока.

На форуме выступят руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, транспортного блока Европейской комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран Евросоюза и СНГ. Работа форума будет проводиться в формате пленарных заседаний и круглых столов.

Начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов примет участие в качестве спикера в пленарном заседании на тему: "Коридор "Евразия" и новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Также деловая программа форума включает рассмотрение таких вопросов, как международная логистика, финансирование и строительство железнодорожной инфраструктуры. Участники мероприятия будут проинформированы об усилиях железнодорожного бизнеса по расширению географии и расписания регулярных контейнерных поездов в направлении Китай-ЕС-Китай, осуществлению ускоренного таможенного оформления транзитных грузов, формированию конкурентоспособных тарифов, внедрению передовых логистических решений.

<http://www.belta.by/society/view/delegatsija-bzhd-primet-uchastie-v-biznes-forume-v-vene-20-22-fevralja-290557-2018/>

Sakhalinmedia.ru, 26 февраля 2018

Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году - SakhalinMedia
Ранее глава Минтранса РФ Максим Соколов говорил, что на его проектирование в инвестиционную программу РЖД заложен 1 млрд рублей

26 февраля, SakhalinMedia. Основные параметры транспортного перехода между Сахалином и материком подготовят в течение 2018 года. Об этом рассказал журналистам на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта Алан Лушников, передает ИА SakhalinMedia со ссылкой на ТАСС.

"Мы сейчас это обсуждаем вместе с РЖД. Если будет принято решение это (транспортный переход) делать, то у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал замминистра транспорта Алан Лушников.

По словам замминистра, пока рано говорить о том, что есть полноценное технико-экономическое обоснование проекта.

"Есть актуализированные предпроектные проработки. Стоимость сейчас называть не буду - она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных проектных решений, трассы, определение ключевых параметров", - пояснил Алан Лушников.

В январе 2018 года министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта по строительству транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам. При этом министр отметил, что, по его мнению, РЖД будет проблематично реализовать такой масштабный проект без поддержки из федерального бюджета.

Ранее Максим Соколов говорил, что РЖД начнут проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году, а средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу компании на этот год. Кроме того, по словам министра, дальнейшее соединение Сахалина с Японией "обсуждается на различного политического уровня встречах", в том числе он планирует встретиться в начале года с профильным министром Японии.

Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин говорил ТАСС, что транспортный переход на Сахалин по ТЭО предусмотрен как мост.

Реанимация планов

О реанимировании планов соединения Сахалина с континентальной частью страны во время ежегодной "Прямой линии" в июне прошлого года сообщил президент России Владимир Путин. Проект строительства перехода в двух вариантах - мост или тоннель - включен в государственную стратегию развития транспортной системы России.

Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста через пролив Невельского, однако рассматриваются проекты тоннеля или дамбы. Всего длина железнодорожной связи должна составить 580 км: она начнется от станции Селихино близ Комсомольска-на-Амуре до поселка Ныш на северо-востоке Сахалина.

По словам Владимира Путина, стоимость моста будет ниже, чем перехода через Керченский пролив, но вместо него возможно строительство тоннеля. Решение о начале стройки пока не принято. Глава государства также отмечал, что, по предварительным расчетам, стоимость моста может составить 286 млрд рублей без учета стоимости работ по строительству подъездных путей на острове и в Хабаровском крае.

Транспортный переход рассматривается как часть другого более крупного начинания - оно предполагает сухопутное соединение РФ и Японии через Сахалин. В этом случае обе страны получают существенные выгоды, например, начнет действовать транспортный коридор, позволяющий, по оценкам, обрабатывать более 40 млн тонн грузов в год.

Объем инвестиций в создание транспортного перехода с материка на Сахалин составляет около 500 млрд рублей, заявлял министр транспорта РФ Максим

Соколов в интервью ТАСС на Восточном экономическом форуме. По его словам, проект может быть реализован уже в первой половине следующего десятилетия.

<https://sakhalinmedia.ru/news/672249/>

Гудок, 22 февраля 2018

Дорога в Вену стала ближе

Проект строительства магистрали стандарта 1520 в столице Австрии обсудили железнодорожники 29 государств

Вчера в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ОБВ) Андреас Маттэ подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, предусматривающее строительство магистрали стандарта 1520 до Центральной Европы.

Проект строительства ширококолейной железной дороги от словацкого города Кошице (рядом с границей Украины) до Братиславы и Вены будет реализован совместным предприятием Breitspur Planungsgesellschaft mbH (см. справку).

Подписанное в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" дополнение к соглашению коснулось новых аспектов общего проекта РФ, Украины, Словакии и Австрии. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран. После подписания дополнительного соглашения ОБВ и РЖД министр транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберт Хофер сообщил журналистам, что проект открыт для новых участников. Поиск инвесторов продолжается.

"Не спрашивайте меня о конкретных сроках или цифрах инвестиций, - сказал министр. - Считаю, проект будет прибыльным. Переговоры с инвесторами идут. Нам до 2033 года предстоит построить около 400 км магистрали. Обсуждается предварительный вариант строительства нового терминала в районе Парндорфа. Однако транспортные компании могут рассмотреть и иные варианты".

По его словам, именно операторы сейчас и в будущем будут решать задачу интероперабельности перевозок, удобства сервиса для грузовладельцев.

"Хотим, чтобы широкая колея пришла в Европу, - заявил на пленарной дискуссии форума глава ОБВ Андреас Маттэ. - Самая крупная железнодорожная сеть Европы работает с отличным от нашего стандартом. Мы видим постоянный рост интереса к перевозкам в Европу транзитных грузов. Видим на переходе в Малашевичах (на границе Белоруссии и Польши. - Ред.) перегрузку".

Он добавил, что проект строительства широкой колеи до Братиславы и Вены поддерживает правительство Австрии. Кроме коммерческого интереса в европейских государствах есть еще экологический аспект. Инициативы по переводу транзитных грузов на железнодорожный транспорт являются одним из приоритетов ЕС.

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС, - отметил в ходе дискуссии Олег Белозеров. - География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта, это порядка 60% мирового валового продукта".

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. В силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты прогнозируют и переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг. "Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров. Согласно данным РЖД, уже в 2017 году объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия - Австрия в сравнении с 2016 годом увеличились в 3 раза - до 523,3 тыс. тонн. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД в Австрию в 28 раз (+2,6 тыс. тонн) обусловлено ростом перевозок метизов. Объемы перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД из Австрии выросли на 10,3% (+8,1 тыс. тонн) за счет увеличения перевозок сельскохозяйственных машин.

Глава Департамента железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч считает, что для реализации планов по эффективному взаимодействию дорог двух стандартов предстоит решить несколько задач: гармонизировать некоторые аспекты транспортного права, технического регламентирования, таможенного оформления. И с точки зрения полигона для поиска путей увеличения скорости доставки, обработки груза инициатива четырех участников "венского" проекта принесет уникальный опыт. Для ЕС важна устойчивость транспортных потоков.

Генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров, министр транспорта РФ Максим Соколов, министр транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберт Хофер и генеральный директор OBB-Holding AG Андреас Маттэ (слева направо) готовы к развитию сотрудничества

СПРАВКА "ГУДКА"

Проект создания евразийского транспортного коридора со строительством линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает продление ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создание в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес-модель проекта.

Фото: Иван Шаповалов/Пресс-служба ОАО "РЖД"

Finanz.ru, 21 февраля 2018

"Трансконтейнер" и Rail Cargo могут создать совместное предприятие в Австрии
"Трансконтейнер" и Rail Cargo Austria в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене подписали меморандум о сотрудничестве. Об этом говорится в пресс-релизе "Трансконтейнера".

"Согласно документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности", - говорится в сообщении.

Подписи под документом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и генеральный директор "Трансконтейнера" Петр Баскаков.

Отмечается, что целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть, в частности, обеспечение регулярного сообщения между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Трансконтейнер" является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. Компания располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО "Кедентранссервис", ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

Информационное агентство России ТАСС

<http://www.finanz.ru/novosti/aktsii/transkonteyner-i-Rail-Cargo-mogut-sozdat-sovmestnoe-predpriyatie-v-avstrie-1016575795>

Известия, 26 февраля 2018

Проект строительства моста на Сахалин будет готов в 2018 году

В течение 2018 года должны быть подготовлены основные параметры транспортного перехода между Сахалином и материком. Об этом журналистам сообщил замминистра транспорта Алан Лушников в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

По его словам, проект обсуждается с РЖД. Если будет принято решение делать мост, работа над проектом строительства начнется в ближайшее время. Однако сейчас пока рано говорить о том, что есть полноценное технико-экономическое обоснование проекта.

ИА SakhalinMedia напоминает, что министр транспорта Максим Соколов ранее заявлял о том, что технико-экономическое обоснование проекта строительства моста на Сахалин будет готово в январе. Сообщалось, что РЖД заложило в инвестиционную программу на этот год 1 млрд рублей под этот проект. Однако, по словам министра, РЖД скорее всего будет сложно реализовывать такой масштабный проект без поддержки из федерального бюджета.

В сентябре 2017 года стало известно, что правительство России изучает возможность строительства железнодорожного моста с материка на Сахалин. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на Восточном экономическом форуме. Вице-премьер РФ Игорь Шувалов ранее говорил о том, что Россия и Япония рассматривают проект совместного строительства автомобильно-железнодорожного перехода от японских островов Сахалина.

<https://iz.ru/713486/2018-02-26/proekt-stroitelstva-mosta-na-sakhalin-budet-gotov-v-2018-godu>

Вестник Кавказа (vestikavkaza.ru), Москва, 22 февраля 2018

В июне по БТК пойдут пассажирские поезда

Руководство ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД) планирует с июня начать пассажироперевозки по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс (БТК), - заявил в рамках проходящего в Вене международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" председатель АЖД Джавид Гурбанов.

"Для начала международных перевозок необходимо решить некоторые технические вопросы, связанные с размером колеи. Для этого уже сделан соответствующий заказ швейцарской компании Stadler", - сказал Гурбанов, передает abc.az.

Планируется, что на первом этапе перевозки пассажиров будут осуществляться до турецкого города Карс.

580 просмотров

В июне по БТК пойдут пассажирские поезда

<http://vestikavkaza.ru/news/V-iyune-po-BTK-poydut-passazhirskie-poezda.html>

Rambler News Service, 21 февраля 2018

Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза

Объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза по сравнению с предыдущим годом - до 523,3 тыс. тонн, следует из материалов к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который начался сегодня в Вене.

Объемы перевозок грузов в экспортном сообщении выросли в 6 раз (+ 350,3 тыс. тонн), что обусловлено началом перевозок железной руды (+330,8 тыс. тонн). Также рост показали и контейнерные перевозки: в 2017 году в сообщении между Россией и Австрией было перевезено 11,9 тыс. ДФЭ экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В ходе форума планируется обсудить механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 152 мм и 1433 мм.

1520 - официальная ширина колеи железных дорог России.

<https://rns.online/transport/Mezhdunarodnie-perevozki-gruzov-v-soobschenii-Rossiya-avstriya-v-2017-godu-virosli-v-3-raza-2018-02-21/>

Rambler News Service, 21 февраля 2018

РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты на 14% - до €8 млрд в 2018 году

Инвестиции РЖД в инфраструктурные объекты в 2018 году могут вырасти на 14,3% по сравнению с 2017 годом - до €8 млрд, а к 2025 году планируется довести общий объем инвестиций до более €110 млрд, сказал гендиректор РЖД Олег Белозеров в ходе международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"В 2017 году РЖД инвестировали в инфраструктурные проекты более 0,5 трлн рублей или почти €7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще на €1

млрд больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций в более чем €110 млрд", - сказал он.

Он также отметил, что железнодорожный транспорт в ближайшие 20 лет сможет достичь объема перевозок в более 3 млн контейнеров.

"Железнодорожный транспорт в ближайшие 20 лет сможет достичь объема перевозок в более 3 млн контейнеров", - сказал он.

<https://rns.online/transport/RZHD-planiruyut-velichit-investitsii-v-infrastrukturnie-proekti-na-14---do-8-mlrd-v-2018-godu-2018-02-21/>

Rambler News Service, 21 февраля 2018

РЖД и "Австрийские железные дороги" договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт

РЖД и "Австрийские железные дороги" в рамках подписанного сегодня в Вене дополнения к соглашению о сотрудничестве от 2011 года договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствовать операционные и информационные системы, а также развивать совместные пассажирские перевозки и взаимодействовать на рынках третьих стран. Документ подписан в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520", передает корреспондент RNS. Документ подписан генеральным директором - председателем правления РЖД Олег Белозеровым и генеральным директором "Австрийских железных дорог" (ÖBB) Андреасом Маттэ.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur PlanungsgesellschaftmbH с учетом результатов технико-экономического обоснования.

Также в рамках форума ОТЛК ("дочка" РЖД) и "ТрансКонтейнер" подписали меморандумы о сотрудничестве с австрийской компанией Rail Cargo Austria AG.

Представитель австрийских железных дорог отметил, что "проект расширения широкой колеи может подключить трансъевропейскую сеть к Китайскому шелковому пути. 400 километров. Уже начали процесс. До 2033 года намерены закончить строительство этой дороги", - сказал он.

<https://rns.online/transport/RZHD-i-avstriiskie-zheleznie-dorogi-dogovorilis-o-privlechenii-dopolnitelnih-gruzopotokov-na-zhd-transport-2018-02-21/>

Rambler News Service, 22 февраля 2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезд оформлены в рамках ЧМ-2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезд оформлены в рамках ЧМ-2018, сказал журналистам гендиректор ФПК Петр Иванов в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

"По состоянию на утро 21 февраля болельщики оформили 64 тысячи 467 билетов", - сказал Иванов.

В пресс-службе ФПК уточнили RNS, что самыми популярными маршрутами стали Сочи и Санкт-Петербург.

В компании напомнили, что в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году РЖД совместно с АНО "Транспортная дирекция-2018", ФПК и Росжелдором разработан и утвержден график движения дополнительных поездов на период проведения чемпионата мира - их количество составит

дополнительные 728 штук общей вместимостью более 440 тыс. мест. Дополнительные поезда будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам.

<https://rns.online/transport/Bolee-64-tisyach-besplatnih-biletov-na-poezda-oformleni-v-ramkah-CHM-2018-2018-02-22/>

Rambler News Service, 22 февраля 2018

"Дочка" "Ростеха" создаст производство материалов для строительства высокоскоростных железных дорог

"РТ-Химкопозит" (входит в госкорпорацию "Ростех") создаст первое в России производство полимеров специального применения, используемых при строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей и магистралей для перевозки тяжелых грузов, рассказал RNS первый заместитель генерального директора "Ростеха" Владимир Артяков в ходе форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

Специальный полимер транс-полиноборнен применяется для изготовления подрельсовых прокладок-амортизаторов рельсовых дорог.

Его применение может улучшить характеристики амортизаторов, в том числе в части вибро- и звукопоглощения и увеличить скорость прохождения высокоскоростного наземного транспорта (ВСНТ). Как пояснили в "Ростехе", по своим характеристикам полимер превосходит европейские аналоги.

"Отсутствие подобных отечественных материалов сегодня является одним из основных препятствий для развития в России железнодорожных путей, способных обеспечить движение поездов на максимальных скоростях", - отметил Артяков.

Новое производство будет создано на базе "Института пластмасс имени Г.С.Петрова", входящего в "РТ-Химкопозит".

<https://rns.online/industry/Dochka-Rosteha-sozdast-proizvodstvo-materialov-dlya-stroitelstva-visokoskorostnih-zheleznih-dorog-2018-02-22/>

Российская газета , 22 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Автор: Шадрина Татьяна

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход можно будет "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 миллиардов рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям. Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

<https://rg.ru/2018/02/22/kliuchevye-parametry-perehoda-na-sahalin-podgotoviat-v-2018-godu.html>

Российская газета , 22 февраля 2018

Болельщики ЧМ оформили больше всего билетов на поезда в Сочи и Петербург

Автор: Шадрина Татьяна

Наиболее популярными городами, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу, у болельщиков стали Сочи и Санкт-Петербург.

В настоящее время (данные на 21 февраля) забронировано более 64 тысяч билетов на дополнительные поезда, которые будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам. Об этом сказал журналиста в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" глава Федеральной пассажирской компании Петр Иванов.

Матчи пройдут в 11 российских городах.

<https://rg.ru/2018/02/22/bolelshchiki-chm-oformili-bolshe-vsego-biletov-na-poezda-v-sochi-i-peterburg.html>

PortNews.ru, 23 февраля 2018

Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться

Перевозки контейнеров в 2040 году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн TEUs, из которых 3 млн TEUs потребуются доставлять по сети железных дорог.

Перевозки контейнеров в 2040 году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн TEU, из которых 3 млн TEU потребуются доставлять по сети железных дорог. В связи с этим возникает вопрос о том, как обеспечить подобный рост объемов? Готовы ли к этому железнодорожники?

Поезда должны ходить как часы

Эти вопросы оказались в центре дискуссий на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Причины - морские сервисы не в полной мере удовлетворяют потребности клиентов.

В частности, система ротаций флота на европейском направлении имеет ограничения. Они, кстати, накладывают свои особенности и на развитие некоторых европейских морских терминалов.

Расчеты показывают: для того, чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по маршруту примерно один раз в полчаса.

При этом нельзя не учитывать, что по рельсам придется пропускать еще и пассажирские составы. Вот почему вопрос о повышении эффективности работы железных дорог - на повестке дня.

Что решит одно окно в ЕС?

Первое, на что следует обратить внимание - сейчас максимальная длина поездов достигает около 600 м. Вождение сдвоенных составов увеличивает этот показатель до 1,2 тыс. м. В таком случае максимальная масса поезда может достигать 4,2 тыс. т, что позволит передавать транзит с сети РЖД с минимальным переломом веса.

Как отметил глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч, в странах ЕС в 2016 году был принят четвертый железнодорожный пакет, первые результаты внедрения положений которого на практике ожидаются в июле 2019-го.

Это означает, что все решения в дальнейшем будут приниматься через одно окно - созданное специально для этого железнодорожное европейское агентство. Именно оно будет устанавливать стандарты обеспечения безопасности движения, определять параметры используемой в ЕС железнодорожной автоматики и телемеханики, а также типы подвижного состава.

Таким образом, для реализации проекта наращивания железнодорожного транзита необходимо уже сейчас предусмотреть параметры работы европейских транспортных коридоров, чтобы избежать нестыковок в будущем.

Под таким углом зрения целесообразно синхронизировать целевые показатели эффективности транзитных железнодорожных маршрутов не только внутри ЕС, но и в Китае, откуда в основном и будут поступать дополнительные объемы грузов, полагает президент компании Ferrimed Хоан Аморос.

В Европе для обработки удлиненных контейнерных поездов, передаваемых с сети РЖД, потребуется повысить эффективность и грузовых дворов. Пока только один из железнодорожных терминалов модернизирован из расчета принятия сдвоенных составов.

Пересмотра потребуют также требования к подвижному составу - прежде всего по оборудованию их соответствующими системами тормозов и сцепки. Наконец, должны быть внесены поправки в правила перевозки опасных грузов и рефконтейнеров.

Есть также ряд других узких мест для организации сквозного железнодорожного коридора из Азии в Европу. Однако они могут быть решены с помощью развития современных систем управления движением и информационные технологии. В частности, это блокчейн, расширяющий возможности управления процессом перевозки грузов и улучшающий электронный документооборот.

Как полагают эксперты, инновации способны облегчить и таможенные процедуры. Скажем, при транзите контейнеров из Китая в ЕС их можно свести к минимуму, если использовать электронные пломбы.

Поворот в Вену

Сложнее решить вопросы, которые лежат в юридической плоскости. Напомним, что железнодорожный евро-азиатский коридор первоначально предполагалось провести через Украину. Он открывает наиболее удобный вариант движения по территории РФ. Особенно если продлить широкую колею до Вены через Братиславу и создать поблизости от них международный логистический центр.

Причем это прежде всего европейская инициатива, которая имеет большое значение для экономики стран ЕС. С подобной трактовкой согласны, в частности, председатель правления генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар и вице-

президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка.

Проект достаточно проработан: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Есть и северный вариант

Однако приходится признать, что сейчас при реализации концепции создания железнодорожного коридора из Китая в ЕС придется все-таки ориентироваться на так называемый северный вариант - организацию движения через Белоруссию и Польшу.

Правда, он требует в первую очередь обустройства стыков, приграничных станций и модернизации железнодорожных терминалов. Это может расширить круг потенциальных грузовладельцев. Их следует искать прежде всего среди поставщиков автокомпонентов, фармацевтической продукции, промышленных изделий, продовольствия и ряда других дорогостоящих грузов. А все они довольно требовательны к качеству инфраструктуры.

Напомним, что к северному маршруту можно подключить Узбекистан и Казахстан. Для развития сообщения между КНР и Европой ОАО "РЖД" подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, "Беларуская чыгунка", Deutsche Bahn, "Казакстан темір жолы", "Улан-Баторская железная дорога" и Polskie Koleje Państwowe.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 12-14 дней. Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, способные улучшить предоставляемый сервис и ускорить движение, а также прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Заметим, что данный маршрут скорее дополняет, чем конкурирует с транспортным коридором, ведущим к российским морским портам Северо-Запада РФ. Уточним, что через Усть-Лугу проложено железнодорожно-паромное сообщение в Германию. В этом же русле развиваются продукты АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги, которые в рамках форума подписали меморандумы о взаимопонимании о развитии мультимодальных сервисов в сообщении Китай - ЕС с ОАО "Калининградский морской торговый порт" и ООО "Балтийская стивидорная компания".

Дискуссия, ведущая к партнерству

Железнодорожные перевозки через Белоруссию и Польшу, как железнодорожно-паромное сообщение через Усть-Лугу, также нацеливают выход транзита в первую очередь в Германию. Причем, пилотные перевозки из Дунгуаня и Чунцина в Дуйсбург показали свою конкурентоспособность (в том числе с другими видами транспорта - например, авиационным, к которому стали все чаще прибегать отправители дорогостоящих грузов и дилеры интернет-торговли).

Это объясняет, почему в Австрии сегодня оказались особенно заинтересованы в развитии партнерства с российскими железными дорогами.

21 февраля 2018 года в рамках Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем.

Соглашение также предусматривает продолжение партнерства по развитию проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита между Китаем и Европой в целях привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Как видите, сложностей на пути создания железнодорожного моста из Азии в Европу немало, но и интерес к этой грандиозной идее значительный. В том числе, со стороны Китая - в рамках инициативы "Один пояс - один путь". Не случайно Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", организатором которого выступила компания "Бизнес Диалог", собрал свыше 400 делегатов из 29 стран, включая руководителей национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, международных профильных организаций и банковской сферы. Транспортные пространства всегда выигрывают от того, что открываются клиентам.

<http://portnews.ru/digest/19672/>

Царьград ТВ, 21 февраля 2018

РЖД продолжит сотрудничать с Австрией в третьих странах

Российские и австрийские железные дороги планируют развивать проект так называемой "широкой колеи".

Как сообщают СМИ, гендиректор РЖД Олег Белозеров и его австрийский коллега АО "Австрийские железные дороги" (ОБВ) Андреас Маттэ во время форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве.

В сообщении РЖД говорится, что Россия и Австрия договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, и развития совместных пассажирских перевозок, в том числе на рынках третьих стран.

Так, одним из самых масштабных является проект создания нового евразийского транспортного коридора. Компании РЖД и ОБВ планируют построить железнодорожную линию с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Помимо России и Австрии, в этот проект вовлечены партнеры из Словакии и Украины.

<https://tsargrad.tv/news/rzhd-prodolzhit-sotrudnicat-s-avstrij-v-treth-stranah-113003>

Гудок, 22 февраля 2018

Экспансия в Европу

На форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG заключили меморандум о сотрудничестве, сообщает пресс-служба "ТрансКонтейнера". Стороны изучат возможность создания совместного предприятия в Австрии. В задачу СП будет

входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью партнерства является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

Abc.az, 23 февраля 2018

Австрия намерена совместно с Азербайджаном реализовывать инфраструктурные проекты

23 февраля, Fineko/abc.az. В ЗАО "Азербайджанские железные дороги" состоялась встреча с делегацией во главе с генеральным секретарем министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии Андреасом Райхардтом.

Как сказано в сообщении ЗАО, председатель Азербайджанских железных дорог Джавид Гурбанов, проинформировал гостей о проводимых в сфере железных дорог реформах, Транскаспийском международном транспортном маршруте, транспортных коридорах "Север-Юг", "Юг-Запад" и, в особенности, о железной дороге Баку-Тбилиси-Карс, открытие которой состоялось в октябре прошлого года.

Рассказав также о состоявшемся 20-22 февраля 2018 года в Вене бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", Джавид Гурбанов сообщил о встречах в рамках форума со своими австрийскими коллегами, в том числе депутатом парламента Австрии, председателем двусторонней парламентской группы Австрия-Азербайджан.

В свою очередь, Андреас Райхардт отметил расширение в последние годы экономических связей между Азербайджаном и Австрией. По его словам, австрийская сторона заинтересована в дальнейшем укреплении этих связей и участии в выполнении инфраструктурных проектов.

Затем стороны обсудили двустороннее сотрудничество. Было принято решение расширить в дальнейшем существующие связи и партнерство.

На встрече также присутствовали чрезвычайные и полномочные послы Азербайджана в Австрии Галиб Исрафилов и Австрии в Азербайджане Аксель Вех.

<http://abc.az/ru/news/6536>

Trend.az, 21 февраля 2018

Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы

БАКУ /Trend/ - В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Азербайджан на заседании представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым, говорится в сообщении ЗАО

Мероприятие, в котором в целом принимают участие 250 представителей из 24 стран - главы железнодорожных компаний, машиностроительных, транспортных, логистических предприятий, а также главы соответствующих органов управления Азербайджана и России, продолжит работу и в четверг.

На бизнес-форуме "Евразия и Шелковый Путь: Навстречу друг другу" обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения в рамках Транскаспийского международного торгового

транспортного коридора Восток - Запад. Также на отдельных сессиях мероприятия обсуждаются международные логистические проблемы, вопросы финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры и вопросы улучшения технологической координации железных дорог с шириной колеи в 1520 и 1435 мм.

Как отметил заместитель председателя "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов, выступая на форуме, данное мероприятие имеет большое значение в расширении стратегического партнерства. Азербайджан расположен на стыке Европы и Азии и активно участвует в реализации международных проектов.

Далее была предоставлена подробная информация о транспортных коридорах Север-Юг, Юг-Запад, Восток-Запад, в частности, о железнодорожном маршруте Баку-Тбилиси-Карс, открытие которого состоялось в октябре прошлого года.

В рамках форума будут подписаны международные соглашения о сотрудничестве.

<https://www.trend.az/business/economy/2863982.html>

Trend.az, 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам БАКУ /Trend/ - Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара, говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

<https://www.trend.az/business/economy/2864199.html>

Day.az, 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам
Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара. Об этом говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг, передает Day.Az со ссылкой на Trend.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

Другие интересные новости читайте на странице Day.Az в Facebook

Самое важное и срочное мы публикуем на странице в Telegram. Подпишись!

<https://news.day.az/economy/980006.html>

Day.az, 22 февраля 2018

Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы

В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Азербайджан на заседании представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым.

Как передает Day.Az со ссылкой на Trend, об этом говорится в сообщении ЗАО

Мероприятие, в котором в целом принимают участие 250 представителей из 24 стран - главы железнодорожных компаний, машиностроительных, транспортных, логистических предприятий, а также главы соответствующих органов управления Азербайджана и России, продолжит работу и в четверг.

На бизнес-форуме "Евразия и Шелковый Путь: Навстречу друг другу" обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения в рамках Транскаспийского международного торгово-транспортного коридора Восток - Запад. Также на отдельных сессиях мероприятия обсуждаются международные логистические проблемы, вопросы

финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры и вопросы улучшения технологической координации железных дорог с шириной колеи в 1520 и 1435 мм.

Как отметил заместитель председателя "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов, выступая на форуме, данное мероприятие имеет большое значение в расширении стратегического партнерства. Азербайджан расположен на стыке Европы и Азии и активно участвует в реализации международных проектов.

Далее была предоставлена подробная информация о транспортных коридорах Север-Юг, Юг-Запад, Восток-Запад, в частности, о железнодорожном маршруте Баку-Тбилиси-Карс, открытие которого состоялось в октябре прошлого года.

В рамках форума будут подписаны международные соглашения о сотрудничестве. Самое важное и срочное мы публикуем на странице в Telegram. Подпишись!

<https://news.day.az/economy/979921.html>

Гудок, 21 февраля 2018

Участники форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" выступили за продление "широкой колеи"

Расширение сети стандарта 1520 позволит удовлетворить возрастающий спрос на скоростные контейнерные перевозки между Китаем и Европой

Участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", открывшегося сегодня в Вене подтвердили необходимость продления железнодорожной колеи шириной 1520 мм в Центральную Европу. Это позволит удовлетворить возрастающий спрос на скоростные грузовые перевозки между Китаем и Евросоюзом. Для реализации этой идеи, кроме строительства линии, потребуется гармонизация нормативной базы, требований к технологии и безопасности.

Как отметил в ходе церемонии открытия форума заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Герхард Гюртлих, при выборе между решением продления "широкой колеи" в Европу и решением продлить "узкую колею" (шириной 1435 мм) в Азию, первый вариант выглядит значительно дешевле. При этом он считает, что "широкая колея" должна быть продлена к европейским портам.

Министр транспорта РФ Максим Соколов назвал идею продления "широкой колеи" объективно необходимой. Он сообщил, что по прогнозам, объем электронной торговли через 3 года составит \$5 трлн. "Это основа для возрастающей грузовой базы железных дорог на нашем континенте", - сказал он.

Тема продления колеи продолжилась на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Генеральный директор - председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров отметил, что концептуально виды транспорта должны дополнять друг друга. При этом, по его данным, в ближайшие годы прогнозируется переключение грузов с других видов транспорта на железную дорогу.

К 2040 году объем перевозок между Китаем и Европой может достигнуть 40 млн TEU. Для сокращения времени прохождения грузов по России ОАО "РЖД" проводит модернизацию инфраструктуры, напомнил глава компании. Он также отметил, что национальные железные дороги достаточно эффективно справляются с задачей перевозки грузов, но некоторые ограничения создают институциональные различия, которые, например, приводят к

продолжительному документообороту. "Создание общих баз данных будет являться преимуществом", - подчеркнул он в связи с этим.

Генеральный директор инвестиционного банка "ВТБ Капитал" Алексей Яковицкий также отметил актуальность развития колеи 1520. Он сообщил, что темпы роста торговли между Китаем и Европой в последние годы достигли 5%. Яковицкий считает, что проект можно реализовывать на принципах государственно-частного партнерства.

Представители иностранных компаний также поддержали идею продления "широкой колеи". Так, генеральный директор национального железнодорожного оператора Австрии ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ сказал, что он "хочет, чтобы широкая колея пришла в Центральную Европу, в Австрию", и сообщил, что австрийское правительство поддерживает проект. При этом Андреас Маттэ констатировал, что сейчас примерно 90% грузов доставляется из Китая в Европу по морю. Кроме того, он указал на проблему "перегрузки мощностей" на станции Малашевичи, расположенной в Польше у границы с Белоруссией. Его коллега - начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов выразил несогласие с такой негативной оценкой работы пограничного перехода, сообщил, что железнодорожные администрации принимают меры для модернизации этого участка, результат которых будет заметен в ближайшее время.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит с 20 по 22 февраля в Вене. Это встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве "широкой" колеи. Ключевая идея форума - содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок. Форум нацелен на принятие системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса: оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству подвижного состава. В мероприятии принимают участие 1,4 тысяч специалистов из более чем 30 государств. Аудиторию форума составляют компании транспортного сектора России, стран СНГ и Европы: национальные перевозочные предприятия, компании-операторы подвижного состава, производители железнодорожной техники, логистические, лизинговые, страховые и экспедиторские предприятия.

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 году создали совместное предприятие, зарегистрированное в Вене с целью продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае.

Продление железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены можно начать в 2023 году, это позволит связать Транссибирскую магистраль с центром Европы. Строительство обойдется в €6,5 млрд, сообщил ТАСС со ссылкой на экономическое обоснование "широкой колеи" Кошице - Вена, которое ранее представило Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405846>

Гудок, 21 февраля 2018

Дорога в Вену стала ближе

Автор: Черешнев Сергей

Проект строительства магистрали стандарта 1520 в столице Австрии обсудили железнодорожники 29 государств

Вчера в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) Андреас Маттэ подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, предусматривающее строительство магистрали стандарта 1520 до Центральной Европы.

Проект строительства ширококолейной железной дороги от словацкого города Кошице (рядом с границей Украины) до Братиславы и Вены будет реализован совместным предприятием Breitspur Planungsgesellschaft mbH (см. справку).

Подписанное в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" дополнение к соглашению коснулось новых аспектов общего проекта РФ, Украины, Словакии и Австрии. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран. После подписания дополнительного соглашения ÖBB и РЖД министр транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберт Хофер сообщил журналистам, что проект открыт для новых участников. Поиск инвесторов продолжается.

"Не спрашивайте меня о конкретных сроках или цифрах инвестиций, - сказал министр. - Считаю, проект будет прибыльным. Переговоры с инвесторами идут. Нам до 2033 года предстоит построить около 400 км магистрали. Обсуждается предварительный вариант строительства нового терминала в районе Парндорфа. Однако транспортные компании могут рассмотреть и иные варианты".

По его словам, именно операторы сейчас и в будущем будут решать задачу интероперабельности перевозок, удобства сервиса для грузовладельцев.

"Хотим, чтобы широкая колея пришла в Европу, - заявил на пленарной дискуссии форума глава ÖBB Андреас Маттэ. - Самая крупная железнодорожная сеть Европы работает с отличным от нашего стандартом. Мы видим постоянный рост интереса к перевозкам в Европу транзитных грузов. Видим на переходе в Малашевичах (на границе Белоруссии и Польши. - Ред.) перегрузку".

Он добавил, что проект строительства широкой колеи до Братиславы и Вены поддерживает правительство Австрии. Кроме коммерческого интереса в европейских государствах есть еще экологический аспект. Инициативы по переводу транзитных грузов на железнодорожный транспорт являются одним из приоритетов ЕС.

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС, - отметил в ходе дискуссии Олег Белозеров. - География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта, это порядка 60% мирового валового продукта".

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. В силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты прогнозируют и переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг. "Важнейшим проектом в этой связи является строительство

железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров. Согласно данным РЖД, уже в 2017 году объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия - Австрия в сравнении с 2016 годом увеличились в 3 раза - до 523,3 тыс. тонн. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД в Австрию в 28 раз (+2,6 тыс. тонн) обусловлено ростом перевозок метизов. Объемы перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД из Австрии выросли на 10,3% (+8,1 тыс. тонн) за счет увеличения перевозок сельскохозяйственных машин.

Глава Департамента железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч считает, что для реализации планов по эффективному взаимодействию дорог двух стандартов предстоит решить несколько задач: гармонизировать некоторые аспекты транспортного права, технического регламентирования, таможенного оформления. И с точки зрения полигона для поиска путей увеличения скорости доставки, обработки груза инициатива четырех участников "венского" проекта принесет уникальный опыт. Для ЕС важна устойчивость транспортных потоков.

Проект создания евразийского транспортного коридора со строительством линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает продление ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создание в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес-модель проекта.

<http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1405897>

НИА Калининград (39rus.org), Калининград, 22 февраля 2018

КЖД и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями

В рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

Как сообщили НИА-Калининград в отделе корпоративных коммуникаций Калининградской железной дороги, подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская стивидорная Компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток-Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области - дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие транзита в целом", - прокомментировал подписание документов президент АО "ОТЛК" Алексей Гром.

Совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости.

<http://39rus.org/news/economy/27755>

РЖД-Партнер, 22 февраля 2018

Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться

Автор: Солнцев Александр

Перевозки контейнеров в 2040 году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн TEU, из которых 3 млн TEU потребуются доставлять по сети железных дорог. В связи с этим возникает вопрос о том, как обеспечить подобный рост объемов? Готовы к этому железнодорожники?

Поезда должны ходить как часы

Эти вопросы оказались в центре дискуссий на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Причины - морские сервисы не в полной мере удовлетворяют потребности клиентов.

В частности, система ротаций флота на европейском направлении имеет ограничения. Они, кстати, накладывают свои особенности и на развитие некоторых европейских морских терминалов.

Расчеты показывают: для того, чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по маршруту примерно один раз в полчаса.

При этом нельзя не учитывать, что по рельсам придется пропускать еще и пассажирские составы. Вот почему вопрос о повышении эффективности работы железных дорог - на повестке дня.

Что решит одно окно в ЕС?

Первое, на что следует обратить внимание - сейчас максимальная длина поездов достигает около 600 м. Вождение сдвоенных составов увеличивает этот

показатель до 1200 м. В таком случае максимальная масса поезда может достигать 4200 т, что позволит передавать транзит с сети РЖД с минимальным переломом веса.

Как отметил глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч, в странах ЕС в 2016 году был принят четвертый железнодорожный пакет, первые результаты внедрения положений которого на практике ожидаются в июле 2019 года.

Это означает, что все решения в дальнейшем будут приниматься через одно окно - созданное специально для этого железнодорожное европейское агентство. Именно оно будет устанавливать стандарты обеспечения безопасности движения, определять параметры используемой в ЕС железнодорожной автоматики и телемеханики, а также типы подвижного состава.

Таким образом, для реализации проекта наращивания железнодорожного транзита необходимо уже сейчас предусмотреть параметры работы европейских транспортных коридоров, чтобы избежать нестыковок в будущем.

Под таким углом зрения, целесообразно синхронизировать целевые показатели эффективности транзитных железнодорожных маршрутов не только внутри ЕС, но и в Китае, откуда в основном и будут поступать дополнительные объемы грузов, полагает президент компании Ferrimed Хоан Аморос.

В Европе для обработки удлиненных контейнерных поездов, передаваемых с сети РЖД, потребуется повысить эффективность и грузовых дворов. Пока только один из железнодорожных терминалов модернизирован из расчета принятия сдвоенных составов.

Пересмотра потребуют также требования к подвижному составу - прежде всего по оборудованию их соответствующими системами тормозов и сцепки. Наконец, должны быть внесены поправки в правила перевозки опасных грузов и рефконтейнеров.

Есть также ряд других узких мест для организации сквозного железнодорожного коридора из Азии в Европу. Однако они могут быть решены с помощью развития современных систем управления движением и информационные технологии. В частности, это блок-чейн, расширяющий возможности управления процессом перевозки грузов и улучшающий электронный документооборот.

Как полагают эксперты, инновации способны облегчить и таможенные процедуры. Скажем, при транзите контейнеров из Китая в ЕС их можно свести к минимуму, если использовать электронные пломбы.

Поворот в Вену

Сложнее решить вопросы, которые лежат в юридической плоскости. Напомним, что железнодорожный евро-азиатский коридор первоначально предполагалось провести через Украину. Он открывает наиболее удобный вариант движения по территории РФ. Особенно, если продлить широкую колею до Вены через Братиславу и создать поблизости от них международный логистический центр.

Причем, это прежде всего европейская инициатива, которая имеет большое значение для экономики стран ЕС. С подобной трактовкой согласны, в частности, председатель правления генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар и вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка.

Проект достаточно проработан: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Есть и северный вариант

Однако приходится признать, что сейчас при реализации концепции создания железнодорожного коридора из Китая в ЕС придется все-таки ориентироваться

на так называемый северный вариант - организацию движения через Белоруссию и Польшу.

Правда, он требует в первую очередь обустройства стыков, приграничных станций и модернизации железнодорожных терминалов. Это может расширить круг потенциальных грузовладельцев. Их следует искать прежде всего среди поставщиков автокомпонентов, фармацевтической продукции, промышленных изделий, продовольствия и ряда других дорогостоящих грузов. А все они довольно требовательны к качеству инфраструктуры.

Напомним, что к северному маршруту можно подключить Узбекистан и Казахстан. Для развития сообщения между КНР и Европой ОАО "РЖД" подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, "Беларуская чыгунка", Deutsche Bahn, "Казакстан темір жолы", "Улан-Баторская железная дорога" и Polskie Koleje Państwowe.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 12-14 дней. Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, способные улучшить предоставляемый сервис и ускорить движение, а также прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Заметим, что данный маршрут скорее дополняет, чем конкурирует с транспортным коридором, ведущим к российским морским портам Северо-Запада РФ. Уточним, что через Усть-Лугу проложено железнодорожно-паромное сообщение в Германию. В этом же русле развиваются продукты АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги, которые в рамках форума подписали меморандумы о взаимопонимании о развитии мультимодальных сервисов в сообщении Китай - ЕС с ОАО "Калининградский морской торговый порт" и ООО "Балтийская стивидорная компания".

Дискуссия, ведущая к партнерству

Железнодорожные перевозки через Белоруссию и Польшу, как железнодорожно-паромное сообщение через Усть-Лугу, также нацеливают выход транзита в первую очередь в Германию. Причем, пилотные перевозки из Дунгуаня и Чунцина в Дуйсбург показали свою конкурентоспособность (в том числе, с другими видами транспорта - например, авиационным, которому стали все чаще прибегать отправители дорогостоящих грузов и дилеры Интернет-торговли).

Это объясняет, почему в Австрии сегодня оказались особенно заинтересованы в развитии партнерства с российскими железными дорогами.

21 февраля 2018 года в рамках Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем.

Соглашение также предусматривает продолжение партнерства по развитию проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита между Китаем и Европой в целях привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Как видите, сложностей на пути создания железнодорожного моста из Азии в Европу немало, но и интерес к этой грандиозной идее значительный. В том числе, со стороны Китая - в рамках инициативы "Один пояс - один путь". Не случайно Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", организатором которого выступила компания "Бизнес Диалог", собрал свыше 400 делегатов из 29 стран, включая руководителей национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, международных профильных организаций и банковской сферы. Транспортные пространства всегда выигрывают от того, что открываются клиентам.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/zheleznodorozhnyy-koridor-iz-kitaya-v-es-zhelaet-rasshiritsya/>

РИА Сахалин-Курилы, 24 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет, сообщает rg.ru. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 млрд рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям".

Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

<https://www.skr.su/news/281951>

ПолитВести, 24 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довести товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растёт. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет

смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так худеющие бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<https://politvesti.com/?p=810110>

Krasnews.com, 23 февраля 2018

Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад "В рамках встречи было обсуждено последующее развитие западного участка интернационального транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а кроме этого тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в заявлении. Завершение строительства участка Астара-Астара является первым этапом восстановления железнодорожного сообщения между Азербайджаном и Ираном. Руководитель АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Сейчас строительство железнодорожной станции на участке иранской Астаны (35 га) и терминала для перевалки грузов на стадии завершения. Недавно по данной линии уже был пущен прибывший из РФ 1-ый тестовый состав из 6-ти вагонов. Церемония ввода

в эксплуатацию дороги состоится к началу весны с участием президентов Азербайджана и Ирана.

Президент ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров высоко оценил работы, реализованные Азербайджаном в рамках проекта "Север-Юг" и объявил о значимости мобилизации всех возможностей для привлечения грузов к этому маршруту.

В свою очередь, Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу.

Напомним, соглашение относительно транспортного коридора "Север-Юг" достигнуто 12 сентября 2000-ого в северной столице между РФ, Ираном и Индией. На первом этапе по коридору планируется транспортировать 5 миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - не менее 10 миллионов тонн грузов.

<https://krasnews.com/world/592952/>

Русский Дозор, 22 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довести товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешли свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут

возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы по указке

НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так худеющие бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<http://rusdozor.ru/2018/02/22/russkij-transportnyj-koridor-v-serdce-evropy/>

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 20 февраля 2018

ВЕНА (АВСТРИЯ). Стартует международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" (20-22 февраля).

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 20 февраля 2018

АНОНС СОБЫТИЙ НА 20 ФЕВРАЛЯ
ВЕНА (АВСТРИЯ)

* Стартует международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" (20-22 февраля) (отель "Пале Хансен Кемпински Вена". Контактные тел.: (495) 988-28-01, доб. 70406, e-mail: ma@bd-event.ru).

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 20 февраля 2018

АНОНС СОБЫТИЙ НА 20 ФЕВРАЛЯ
ВЕНА (АВСТРИЯ)

* Стартует международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" (20-22 февраля) (отель "Пале Хансен Кемпински Вена". Контактные тел.: (495) 988-28-01, доб. 70406, e-mail: ma@bd-event.ru).

ТАСС # Ежедневный анонс событий (Закрытая лента), 19 февраля 2018

ВЕНА. АВСТРИЯ. 20-22 февраля. Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Участвуют министр транспорта РФ Максим Соколов, глава ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров, министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер и др. Церемония открытия пройдет в 09:30 21 февраля. ТАСС - генеральный информационный партнер форума.

АК&М, 22 февраля 2018

ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП в Австрии
ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG 21 февраля подписали меморандум о сотрудничестве. Как сообщает пресс-служба ТрансКонтейнера, подписание состоялось в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", проходящего в Вене.

Подписи под меморандумом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и гендиректор ТрансКонтейнера Петр Баскаков.

Согласно документу стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить

операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожные сети. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстрорастущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ТрансКонтейнера на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай - Европа - Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт," - подчеркнул П.Баскаков.

ПАО "ТрансКонтейнер" (ИНН 7708591995) - дочернее общество ОАО "Российские железные дороги" - зарегистрировано 4 марта 2006 года на базе филиала РЖД - Центр по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер". Хозяйственную деятельность компания начала 1 июля 2006 года. Компания располагает 46 собственными терминалами в разных центрах России и управляет контейнерным терминалом "Добра", расположенным на границе Словакии и Украины, владеет 50% АО "КеденТрансСервис" - частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане. Кроме того, ТрансКонтейнер является владельцем парка специализированного подвижного состава: свыше 25 тыс. фитинговых платформ и около 60 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

АО "ОТЛК" принадлежит 50.00001% акций ТрансКонтейнера, группе Fesco - 25.07% (в том числе 12.37% в виде GDR), ООО "Енисей Капитал" - 24.5051%. Акции ТрансКонтейнера торгуются на Фондовой бирже ММВБ-РТС. Депозитарные расписки на акции компании торгуются также на Лондонской фондовой бирже.

Чистая прибыль ПАО "ТрансКонтейнер" за 9 месяцев 2017 года по МСФО увеличилась на 96.37% до 5.186 млрд руб. с 2.641 млрд руб. за аналогичный период 2016 года. Выручка выросла на 30.74% до 48.242 млрд руб. с 36.9 млрд руб., прочие операционные доходы снизились на 12.92% до 445 млн руб. с 511 млн руб., прибыль до налогообложения увеличилась в 2.05 раза до 6.468 млрд руб. с 3.15 млрд руб.

По данным ИПС "ДатаКапитал" ИА АК&М, чистая прибыль ПАО "ТрансКонтейнер" за 2017 год по РСБУ увеличилась в 2.06 раза до 5.429 млрд руб. с 2.631 млрд руб. годом ранее. Выручка выросла на 27.31% до 65.17 млрд руб. с 51.191 млрд руб., прибыль от продаж - в 2.09 раза до 7.45 млрд руб. с 3.568 млрд руб., прибыль до налогообложения - в 2.08 раза до 7.054 млрд руб. с 3.387 млрд руб.

http://akm.ru/rus/news/2018/february/22/ns_5968411.htm

Деловой Казахстан, 22 февраля 2018

Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться

Перевозки контейнеров в 2040 году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн TEU, из которых 3 млн TEU потребуются доставлять по сети железных дорог. В связи с этим возникает вопрос о том, как обеспечить подобный рост объемов? Готовы ли к этому железнодорожники?

Поезда должны ходить как часы

Эти вопросы оказались в центре дискуссий на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Причины - морские сервисы не в полной мере удовлетворяют потребности клиентов.

В частности, система ротаций флота на европейском направлении имеет ограничения. Они, кстати, накладывают свои особенности и на развитие некоторых европейских морских терминалов.

Расчеты показывают: для того, чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по маршруту примерно один раз в полчаса.

При этом нельзя не учитывать, что по рельсам придется пропускать еще и пассажирские составы. Вот почему вопрос о повышении эффективности работы железных дорог - на повестке дня.

Что решит одно окно в ЕС?

Первое, на что следует обратить внимание - сейчас максимальная длина поездов достигает около 600 м. Вождение сдвоенных составов увеличивает этот показатель до 1,2 тыс. м. В таком случае максимальная масса поезда может достигать 4,2 тыс. т, что позволит передавать транзит с сети РЖД с минимальным переломом веса.

Как отметил глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч, в странах ЕС в 2016 году был принят четвертый железнодорожный пакет, первые результаты внедрения положений которого на практике ожидаются в июле 2019-го.

Это означает, что все решения в дальнейшем будут приниматься через одно окно - созданное специально для этого железнодорожное европейское агентство. Именно оно будет устанавливать стандарты обеспечения безопасности движения, определять параметры используемой в ЕС железнодорожной автоматики и телемеханики, а также типы подвижного состава.

Таким образом, для реализации проекта наращивания железнодорожного транзита необходимо уже сейчас предусмотреть параметры работы европейских транспортных коридоров, чтобы избежать нестыковок в будущем.

Под таким углом зрения целесообразно синхронизировать целевые показатели эффективности транзитных железнодорожных маршрутов не только внутри ЕС, но и в Китае, откуда в основном и будут поступать дополнительные объемы грузов, полагает президент компании Ferrimed Хоан Аморос.

В Европе для обработки удлиненных контейнерных поездов, передаваемых с сети РЖД, потребуется повысить эффективность и грузовых дворов. Пока только один из железнодорожных терминалов модернизирован из расчета принятия сдвоенных составов.

Пересмотра потребуют также требования к подвижному составу - прежде всего по оборудованию их соответствующими системами тормозов и сцепки. Наконец, должны быть внесены поправки в правила перевозки опасных грузов и рефконтейнеров.

Есть также ряд других узких мест для организации сквозного железнодорожного коридора из Азии в Европу. Однако они могут быть решены с помощью развития современных систем управления движением и информационных технологий. В частности, это блокчейн, расширяющий возможности управления процессом перевозки грузов и улучшающий электронный документооборот.

Как полагают эксперты, инновации способны облегчить и таможенные процедуры. Скажем, при транзите контейнеров из Китая в ЕС их можно свести к минимуму, если использовать электронные пломбы.

Поворот в Вену

Сложнее решить вопросы, которые лежат в юридической плоскости. Напомним, что железнодорожный евро-азиатский коридор первоначально предполагалось провести через Украину. Он открывает наиболее удобный вариант движения по территории РФ. Особенно если продлить широкую колею до Вены через Братиславу и создать поблизости от них международный логистический центр.

Причем это прежде всего европейская инициатива, которая имеет большое значение для экономики стран ЕС. С подобной трактовкой согласны, в частности, председатель правления генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар и вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка.

Проект достаточно проработан: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Есть и северный вариант

Однако приходится признать, что сейчас при реализации концепции создания железнодорожного коридора из Китая в ЕС придется все-таки ориентироваться на так называемый северный вариант - организацию движения через Белоруссию и Польшу.

Правда, он требует в первую очередь обустройства стыков, приграничных станций и модернизации железнодорожных терминалов. Это может расширить круг потенциальных грузовладельцев. Их следует искать прежде всего среди поставщиков автокомпонентов, фармацевтической продукции, промышленных изделий, продовольствия и ряда других дорогостоящих грузов. А все они довольно требовательны к качеству инфраструктуры.

Напомним, что к северному маршруту можно подключить Узбекистан и Казахстан. Для развития сообщения между КНР и Европой ОАО "РЖД" подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, "Беларуская чыгунка", Deutsche Bahn, "Казакстан темір жолы", "Улан-Баторская железная дорога" и Polskie Koleje Państwowe.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 12-14 дней. Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, способные улучшить предоставляемый сервис и ускорить движение, а также прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Заметим, что данный маршрут скорее дополняет, чем конкурирует с транспортным коридором, ведущим к российским морским портам Северо-Запада РФ. Уточним, что через Усть-Лугу проложено железнодорожно-паромное сообщение в Германию. В этом же русле развиваются продукты АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги, которые в рамках форума подписали меморандумы о взаимопонимании о развитии мультимодальных сервисов в сообщении Китай - ЕС с ОАО "Калининградский морской торговый порт" и ООО "Балтийская стивидорная компания".

Дискуссия, ведущая к партнерству

Железнодорожные перевозки через Белоруссию и Польшу, как железнодорожно-паромное сообщение через Усть-Лугу, также нацеливают выход транзита в первую очередь в Германию. Причем, пилотные перевозки из Дунгуаня и Чунцина

в Дуйсбург показали свою конкурентоспособность (в том числе с другими видами транспорта - например, авиационным, к которому стали все чаще прибегать отправители дорогостоящих грузов и дилеры интернет-торговли).

Это объясняет, почему в Австрии сегодня оказались особенно заинтересованы в развитии партнерства с российскими железными дорогами.

21 февраля 2018 года в рамках Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем.

Соглашение также предусматривает продолжение партнерства по развитию проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита между Китаем и Европой в целях привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Как видите, сложностей на пути создания железнодорожного моста из Азии в Европу немало, но и интерес к этой грандиозной идее значительный. В том числе, со стороны Китая - в рамках инициативы "Один пояс - один путь". Не случайно Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", организатором которого выступила компания "Бизнес Диалог", собрал свыше 400 делегатов из 29 стран, включая руководителей национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, международных профильных организаций и банковской сферы. Транспортные пространства всегда выигрывают от того, что открываются клиентам.

<https://dknews.kz/silk-road/65217-zheleznodorozhnyj-koridor-iz-kitaya-v-es-zhelaet-rasshiritsya.html>

РЖД-Партнер, 22 февраля 2018

События недели

Крупный железнодорожный форум в Вене задал новостную повестку на этой неделе. Бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" собрал на своей площадке экспертов, чиновников и предпринимателей. Обсудили и текущие вопросы, и планы на ближайшие десятилетия. Что еще произошло в транспортной отрасли на этой неделе - в подборке ИА РЖД-Партнер.

Рост объемов и эффективности

На железнодорожном форуме в Вене отдельно вынесли вопрос, касающийся увеличения транзитных перевозок. В частности, эксперты и предприниматели затронули тему роста объемов перевозок контейнеров между странами АТР и ЕС. Известно, что к 2040 году этот объем может увеличиться на до 40 млн TEU, из которых 3 млн TEU будут доставлять по сети железных дорог. Но сможет ли железная дорога справиться с такими поставками?

В ходе дискуссии эксперты отметили: чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по

маршруту примерно один раз в полчаса. Но и о пассажирских перевозках забывать нельзя. Вопрос о повышении эффективности работы железных дорог тоже был затронут на форуме.

Вложения в инфраструктуру

Рассказал на Венском форуме о проектах и глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров. В частности, он заявил, что в следующем году монополия продолжит вкладываться в развитие инфраструктуры и для этого выделит на 80 млрд руб. больше, чем в 2017-м (а в минувшем году эти затраты составили порядка 480 млрд руб.).

Говорил О. Белозеров и о планах - например, к 2025 году вложения компании вместе с инвесторами достигнут €110 млрд.

Сейчас деньги РЖД направляют на инфраструктурные проекты и расшивку узких мест на сети. Но в компании намерены внедрять новые логистические сервисы и передовые технологии перевозок, взаимодействуют с государством для улучшения условий ведения бизнеса и повышения качества услуг, оказываемых грузоотправителям.

Ивановская ласточка

В начале этой недели состоялся тестовый запуск поезда "Ласточка", который свяжет Москву и Иваново. Первыми на высокоскоростном поезде проехали чиновники - врио губернатора Ивановской области Станислав Воскресенский, директор по пассажирским перевозкам ОАО "РЖД" Дмитрий Пегов и начальник СЖД Валерий Танаев.

Известно, что электропоезд будет доставлять пассажиров из населенного пункта в столицу за 3 ч 45 мин. Выезжать из города невест планируют ближе к 7 утра, чтобы в 10 оказаться в Москве. Обратно "Ласточка" отправится в 18.42.

Скорость поезда будет меняться в зависимости от участка дороги: на электрифицированном участке дороги скорость "Ласточки" будет достигать 160 км/ч, а на обычных - 120 км/ч.

Что касается стоимости билетов на электропоезд "Ласточка", то, как отметил С. Воскресенский, с руководством РЖД ведутся переговоры относительно тарифного решения и системы скидок.

Каир почти открыт

Минтранс России на этой неделе сообщил, что все технические вопросы и политические решения о возобновлении полетов между Москвой и Каиром приняты. В скором времени авиасообщение между странами будет налажено после двухлетнего перерыва.

Возобновление полетов, которое было намечено на двадцатые числа февраля, откладывается как минимум до апреля. Египетская газета "Аль-Иктисади" со ссылкой на собственные источники сообщила, что первые рейсы могут состояться в начале апреля. Гендиректор Egypt Air Сафуат Муслим сказал, что компания планирует открыть рейсы из Каира в Москву в апреле. По его словам, это связано с традиционным переходом на летнее расписание.

<http://www.rzd-partner.ru/other/reviews/sobytiya-nedeli-2202/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

Максим Соколов: "Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста" Евро-азиатские железнодорожные грузоперевозки за последние 2 года выросли на 60%, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу".

Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, железнодорожный транспорт сейчас испытывает сильную конкуренцию со стороны других видов транспорта, в том числе морского. Но на евро-азиатских маршрутах роль железных дорог трудно переоценить. Особенно с учетом тех ограничений, которые имеют сегодня традиционные морские маршруты.

Перспективы грузоперевозок определяются тем, что в среднем рост евро-азиатской торговли составляет 2-5% в год. При этом объем контейнерного транзита по территории РФ вырос за последнее время в 13 раз.

Поэтому важно осуществить проект по продолжению колеи 1520 для стыка с европейской сетью железных дорог. Решение этой задачи будет способствовать развитию евро-азиатских перевозок, считает М. Соколов.

При этом, по его словам, необходимо использовать современные технологии - в том числе преимущества оформления электронной накладной.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/maksim-sokolov-evroaziatskie-perevozki-imeyut-khoroshuyu-perspektivu-rosta/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия

ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - сказал О. Белозеров.

Руководитель РЖД напомнил, что в прошлом году по поручению правительства России была проведена предварительная оценка проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Было принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. В таком случае доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня может стать реальностью, полагает глава ОАО "РЖД".

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/podtverzhdena-tselesoobraznost-sozdaniya-koridora-evraziya/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

Грузы в Вену хотят отправить по рельсам

В ОАО "РЖД" считают проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице - Братислава - Вена по-прежнему актуальным.

По данным генерального директора ОАО "РЖД" Олега Белозерова, проект имеет высокую степень проработки: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Эти данные были озвучены в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Напомним, что проект предусматривает продление ширококолейной железной дороги до Братиславы и Вены и создание поблизости от двух столиц международного логистического центра.

Это прежде всего европейская инициатива, однако находит поддержку и в РФ. Причем идея может привлечь средства внешних инвесторов. В бизнес-модель заложена минимальная нагрузка на государственные бюджеты, отметил О. Белозеров.

Для ОАО "РЖД" интересен уникальный интеграционный потенциал инвестпроекта - он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520.

Российским ответом на вызовы времени является масштабный международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия". Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог.

В прошлом году по поручению правительства Российской Федерации мы провели предварительную оценку проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность и бюджетную эффективность для всех его участников. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. Доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня станет реальностью.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/gruzy-v-venu-khotyat-otpravit-porelsam/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее

Автор: Солнцев Александр

Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и переформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/perevozka-kontreylerami-v-kaliningrad-obkhoditsya-v-2-raza-bystrye/>

Гудок, 21 февраля 2018

Минтранс России рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены

Министр транспорта РФ Максим Соколов в числе потенциальных инвесторов видит ведущие мировые банки и пенсионные фонды

Министерство транспорта РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Как сообщает ТАСС, об этом заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на брифинге в ходе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Этот проект целесообразен и политически реализуем, мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для будущих потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Вообще этот проект вполне складывается не только в европейский формат, а в целом в евразийский формат, поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов", - сказал Максим Соколов.

При этом, по словам главы Минтранса РФ, говорить о конкретной стоимости проекта и делать предложения для потенциальных инвесторов можно будет после подписания межгосударственного соглашения о реализации проекта.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика)

до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405868>

Гудок, 21 февраля 2018

"ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе

Партнером российского оператора контейнерных перевозок на западно-европейском рынке выступит Rail Cargo Austria AG

В рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG заключили меморандум о стратегическом сотрудничестве, сообщает пресс-служба "ТрансКонтейнера". Документ подписали генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков и член правления Rail Cargo Austria AG Томас Каргл.

Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай-Европа-Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт" - подчеркнул генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405858>

Гудок, 21 февраля 2018

Олег Белозеров: "Требуются новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней"

Глава ОАО "РЖД" выступил на форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор

"Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн TEU. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (рост на 16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (рост 60%) к уровню 2016 года.

Существующая инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Еще одним ответом на вызовы времени, по словам главы ОАО "РЖД", является международный проект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия".

"ВСМ "Евразия" должна объединить систему "Евро Карекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель движения на евразийском континенте", - заключил Олег Белозеров.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит с 20 по 22 февраля в Вене. Это встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве "широкой" колеи. Ключевая идея форума - содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок. Форум нацелен на принятие системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса: оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству подвижного состава. В мероприятии принимают участие 1,4 тысяч специалистов из более чем 30 государств. Аудиторию форума составляют компании транспортного сектора России, стран СНГ и Европы: национальные перевозочные предприятия, компании-операторы подвижного состава, производители железнодорожной техники, логистические, лизинговые, страховые и экспедиторские предприятия.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405867>

Гудок, 21 февраля 2018

ОАО "РЖД" и Австрийские железные дороги договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт

Стороны подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое предусматривает привлечение дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, сообщает агентство ТАСС. Также согласно документу стороны договорились развивать взаимодействия на рынках третьих стран, совершенствовать операционные и информационные системы, а также развивать совместные пассажирские перевозки.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (BB) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Также в рамках форума "ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе. Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Бэлла Ломанова

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405878>

Гудок, 21 февраля 2018

Обновление инфраструктуры ОАО "РЖД" в горизонте 8 лет потребует €100 млрд "Мы можем предложить прекрасные проекты, которые соединяют сердце Европы с Китаем, с Россией", - Вадим Михайлов

Бюджет программ обновления инфраструктуры ОАО "Российские железные дороги" в ближайшие 8 лет может составить €100 млрд. Об этом сообщил первый заместитель генерального директора ОАО "РЖД" Вадим Михайлов на сессии "Финансирование инфраструктуры. За чей счет", прошедшей в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Мы, Российские железные дороги, хотели бы в рамках долгосрочных программ развития потратить €100 млрд в горизонте 8 лет для обновления инфраструктуры, - сказал Вадим Михайлов. - Мы делаем это не только исходя из своих балансов, но привлекая деньги частных партнеров и других инвесторов. Поэтому я считаю, что сейчас в Вене мы можем предложить прекрасные проекты, которые соединяют сердце Европы с Китаем, с Россией".

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит с 20 по 22 февраля в Вене. Это встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве "широкой" колеи. Ключевая идея форума - содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок. Форум нацелен на принятие системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса: оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству подвижного состава. В мероприятии принимают участие 1,4 тысяч специалистов из более чем 30 государств. Аудиторию форума составляют компании транспортного сектора России, стран СНГ и Европы: национальные перевозочные предприятия, компании-операторы подвижного состава, производители железнодорожной техники, логистические, лизинговые, страховые и экспедиторские предприятия.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405879>

Гудок, 22 февраля 2018

ОАО "РЖД" создаст новую ж/д инфраструктуру "под ключ"

Об этом сообщил Олег Тони во время бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

ОАО "Российские железные дороги" готовы делать проекты "под ключ": от проектных изысканий до запуска в эксплуатацию, сообщил заместитель генерального директора ОАО "РЖД" Олег Тони на одной из сессий в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

Во время сессии заместитель генерального директора РЖД Олег Тони рассказал иностранным коллегам об опыте, который накопила российская компания. Примеры - железнодорожная инфраструктура в Сочи и МЦК. РЖД готовы делать проекты "под ключ": от проектных изысканий до запуска в эксплуатацию.

По словам заместителя генерального директора ОАО "РЖД" Олега Тони, есть стратегия, по которой мы выходим на международную арену. "Сейчас мы работаем в Иране и Сербии, и предполагаем, что это будет и Индия, и Бразилия, и, конечно, проект "широкой" колеи до Вены, о котором говорили совершенно все. Этот проект крайне интересен и технологически, и экономически. Уверен, что

реализация такого "сухопутного моста", пойдет на пользу как нашим технологическим решениям, так и экономике всех участвующих в этом проекте стран", - сказал Олег Тони.

Он также напомнил, что проекты, реализованные компанией, получили высокую оценку и различные награды от профессионального сообщества. Но самое ценное - отзывы пассажиров, которые выбирают скорость, комфорт и точность. Весь этот опыт российские железнодорожники готовы применить и в глобальных международных проектах.

Бэлла Ломанова

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405963>

Гудок, 22 февраля 2018

Калининградская железная дорога и ОТЛК совместно с портами реализуют проект мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа

Меморандумы о сотрудничестве были подписаны в рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) 21 февраля в рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа, сообщила пресс-служба Калининградской магистрали.

Подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская стивидорная компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области - дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие транзита в целом", - сказал Гром.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток-Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

Совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости, подчеркнули в пресс-службе Калининградской железной дороги.

АО "ОТЛК", созданное 13 ноября 2014 года железнодорожными администрациями Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, является оператором железнодорожных транзитных контейнерных сервисов в сообщении Китай/Юго-Восточная Азия - ЕС и в обратном направлении в периметре полигона 1520.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405954>

Гудок, 22 февраля 2018

Дорога в Вену стала ближе

Проект строительства магистрали стандарта 1520 в столице Австрии обсудили железнодорожники 29 государств

Вчера в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ОБВ) Андреас Маттэ подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, предусматривающее строительство магистрали стандарта 1520 до Центральной Европы.

Проект строительства ширококолейной железной дороги от словацкого города Кошице (рядом с границей Украины) до Братиславы и Вены будет реализован совместным предприятием Breitspur Planungsgesellschaft mbH (см. справку).

Подписанное в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" дополнение к соглашению коснулось новых аспектов общего проекта РФ, Украины, Словакии и Австрии. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

После подписания дополнительного соглашения ОБВ и РЖД министр транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберт Хофер сообщил журналистам, что проект открыт для новых участников. Поиск инвесторов продолжается.

"Не спрашивайте меня о конкретных сроках или цифрах инвестиций, - сказал министр. - Считаю, проект будет прибыльным. Переговоры с инвесторами идут. Нам до 2033 года предстоит построить около 400 км магистрали. Обсуждается предварительный вариант строительства нового терминала в районе Парндорфа. Однако транспортные компании могут рассмотреть и иные варианты".

По его словам, именно операторы сейчас и в будущем будут решать задачу интероперабельности перевозок, удобства сервиса для грузовладельцев.

"Хотим, чтобы широкая колея пришла в Европу, - заявил на пленарной дискуссии форума глава ОБВ Андреас Маттэ. - Самая крупная железнодорожная сеть Европы работает с отличным от нашего стандартом. Мы видим постоянный рост интереса к перевозкам в Европу транзитных грузов. Видим на переходе в Малашевичах (на границе Белоруссии и Польши. - Ред.) перегрузку".

Он добавил, что проект строительства широкой колеи до Братиславы и Вены поддерживает правительство Австрии. Кроме коммерческого интереса в европейских государствах есть еще экологический аспект. Инициативы по переводу транзитных грузов на железнодорожный транспорт являются одним из приоритетов ЕС.

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС, - отметил в ходе дискуссии Олег

Белозеров. - География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта, это порядка 60% мирового валового продукта".

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. В силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты прогнозируют и переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг. "Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров. Согласно данным РЖД, уже в 2017 году объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия - Австрия в сравнении с 2016 годом увеличились в 3 раза - до 523,3 тыс. тонн. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД в Австрию в 28 раз (+2,6 тыс. тонн) обусловлено ростом перевозок метизов. Объемы перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД из Австрии выросли на 10,3% (+8,1 тыс. тонн) за счет увеличения перевозок сельскохозяйственных машин.

Глава Департамента железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч считает, что для реализации планов по эффективному взаимодействию дорог двух стандартов предстоит решить несколько задач: гармонизировать некоторые аспекты транспортного права, технического регламентирования, таможенного оформления. И с точки зрения полигона для поиска путей увеличения скорости доставки, обработки груза инициатива четырех участников "венского" проекта принесет уникальный опыт. Для ЕС важна устойчивость транспортных потоков.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1405901>

Abc.az, 21 февраля 2018

Международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начался в Вене

21 февраля, Fineko/abc.az. В Вене открылся международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Организатором форума является компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры - ÖBB Holding AG и ОАО "Российские железные дороги".

Ключевая тема мероприятия - возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. В рамках деловой программы пройдет ряд сессий, затрагивающих проблематику международной логистики, финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры, улучшения технологической интероперабельности 1520 и 1435. Участие в форуме принимают свыше 250 делегатов из 24 стран, среди которых руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, международных профильных организаций и банковской сферы.

"Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных

коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Делегация ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (ADY) во главе с председателем Джавидом Гурбановым находится в Вене.

<http://abc.az/ru/news/6406>

Abc.az, 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифные условия по железнодорожному направлению Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки

22 февраля, Fineko/abc.az. В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (ADY) Джавид Гурбанов встретился с президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

Как сказано в сообщении ADY, на двусторонней встрече была обсуждена перспектива развития западной части Международного транспортного коридора "Север-Юг", развитие грузоперевозок, перевозки пассажиров и тарифные условия по направлению Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки.

Джавид Гурбанов на встрече заявил, что "Север-Юг" является одним из значимых проектов и страна выполнила свои обязательства за короткий срок. В настоящее время строительство железнодорожной станции на участке иранской Астаны (35 га) и терминала для перевалки грузов на стадии завершения. В ближайшие месяцы ожидается сдача в эксплуатацию международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этому маршруту отправлен испытательный поезд из России, состоящий из 6 вагонов.

Президент ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров высоко оценил работы, реализованные Азербайджаном в рамках проекта "Север-Юг" и заявил о важности мобилизации всех возможностей для привлечения грузов к данному маршруту.

<http://abc.az/ru/news/6453>

Abc.az, 22 февраля 2018

Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

22 февраля, Fineko/abc.az. 20-22 февраля 2018 года в Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Как сказано в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", в мероприятии принимают участие руководители железнодорожных, транспортных, логистических компаний, машиностроительных предприятий, а также соответствующих ведомств Азербайджана и России.

"Азербайджан на форуме представляет делегация во главе с председателем ЗАО Джавидом Гурбановым. В рамках форума состоится пленарная дискуссия по проектам "Евразия и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности колеи 1520 и 1435", - сказано в сообщении.

В рамках форума ожидается подписание международных соглашений о сотрудничестве.

<http://abc.az/ru/news/6444>

Abc.az, 22 февраля 2018

Джавид Гурбанов: Пассажирские поезда по маршруту Баку-Тбилиси-Карс будут действовать с июня

22 февраля, Fineko/abc.az. Пассажироперевозки по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс могут начаться с июня.

Как заявил журналистам в рамках проходящего в Вене международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (ADY) Джавид Гурбанов, на первом этапе будут осуществляться перевозки пассажиров до турецкого города Карс.

"Для начала международных перевозок необходимо решить некоторые технические вопросы, связанные с размером колеи. Для этого уже сделан соответствующий заказ швейцарской компании Stadler", - сказал Дж.Гурбанов.

<http://abc.az/ru/news/6459>

Кремлевская пресса, 21 февраля 2018

В РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты до €110 млрд

По словам главы компании, в 2017 году на реализацию проектов было направлено около €7 млрд

Инвестиции РЖД в инфраструктурные объекты к 2025 году планируется довести более чем до €110 млрд. В 2017 году компания инвестировала почти €7 млрд. Об этом в среду сообщил председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на международном железнодорожном форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Глава компании назвал крайне важной инициативу по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. Белозеров подчеркнул, что почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта (порядка 60% мирового валового продукта).

Ожидается, что к 2040 году объем перевозок между Китаем и Евросоюзом должен достигнуть 40 млн ДФЭ.

Во время мероприятия председатель ОАО "РЖД" рассказал, что о колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. Собранным он сообщил о строительстве железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Белозеров добавил, что преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал.

В РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты до €110 млрд

<https://sm-news.ru/news/goskorporatsii/v-rzhd-planiruyut-velichit-investitsii-v-infrastrukturnye-proekty-do-110-mlrd-/>

Эхо Кавказа, 23 февраля 2018

Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад
Руководители железнодорожных ведомств Азербайджана и России обсудили возможности дальнейшего развития транспортного коридора "Север-Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", информирует ИА REGNUM.

Глава АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". "Стороны обсудили дальнейшее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур - Астара, Самур - Ахалкалаки и вопросы тарифов", - говорится в сообщении.

Гурбанов отметил, что в настоящее время завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. На днях по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) был отправлен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов. Церемония ввода в эксплуатацию дороги состоится в марте с участием президентов Азербайджана и Ирана.

Железная дорога Астара - Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой Азербайджана. Транспортный коридор "Север-Юг" должен объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

<https://www.ekhokavkaza.com/a/29058196.html>

Москва-Баку.гу, 22 февраля 2018

Руководства азербайджанских и российских железных дорог провели переговоры
Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара. Об этом говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг, пишет Trend.az.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

http://moscow-baku.ru/news/economy/rukovodstva_azerbaydzhanskikh_i_rossiyskikh_zheleznikh_dorog_proveli_peregovory/

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 22 февраля 2018

Минтранс сомневается в продаже "Трансконтейнера" в апреле из-за сроков подготовки конкурса

ВЕНА, 22 фев /ПРАЙМ/. Минтранс РФ сомневается в продаже 50% "Трансконтейнера" в апреле 2018 года, потому что для подготовки максимально эффективного конкурса для такой масштабной сделки может потребоваться около трех месяцев, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ владеет 50% плюс две акции "Трансконтейнера". Пакет был внесен РЖД на этапе формирования ОТЛК. Однако затем партнеры по проекту приняли решение развивать ее без активов. РЖД планируют вывести 50% "Трансконтейнера" из ОТЛК и вернуть себе, а затем эти 50%, как ожидается, будут проданы на конкурсе. Сообщалось, что это может произойти в апреле 2018 года.

"Для того, чтобы конкурс состоялся в апреле, нужно было начать все процедуры в январе. Поскольку они не начаты, наверное, можно предположить, что конкурс перенесется", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, процедуры для продажи этого пакета начнутся, когда будет решение правительства РФ. "Мы вместе с Минэкономразвития формируем проект директив. Он пока не сформирован", - сказал Лушников. Сроки продажи, добавил он, будут, когда будет директива правительства РФ, решение совета директоров РЖД и одобренные условия торгов. "Пока никаких условий нет", - рассказал Лушников.

Он отметил, правительство РФ и Минтранс России считают, что если будет принято окончательное решение о реализации 50% "Трансконтейнера", это должно стать "наилучшим примером продаж": максимально открыто, публично и эффективно для компании РЖД.

"Для этого нужно, чтобы как можно более широкий круг покупателей получил доступ к информации и имел достаточное время для принятия инвестиционного решения. Можно, конечно, объявить конкурс и через две недели его реализовать, но, кажется, что это не очень правильно. Три месяца, наверное, это минимальный срок для такой масштабной сделки. Возможно, может быть и больше, но пока никаких сроков нет", - пояснил замминистра.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 22 февраля 2018

Минтранс сомневается в продаже "Трансконтейнера" в апреле из-за сроков подготовки конкурса

ВЕНА, 22 фев - РИА Новости/Прайм. Минтранс РФ сомневается в продаже 50% "Трансконтейнера" в апреле 2018 года, потому что для подготовки максимально эффективного конкурса для такой масштабной сделки может потребоваться около трех месяцев, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ владеет 50% плюс две акции "Трансконтейнера". Пакет был внесен РЖД на этапе формирования ОТЛК. Однако затем партнеры по проекту приняли решение развивать ее без активов. РЖД планируют вывести 50% "Трансконтейнера" из ОТЛК и вернуть себе, а затем эти 50%, как ожидается, будут проданы на конкурсе. Сообщалось, что это может произойти в апреле 2018 года.

"Для того, чтобы конкурс состоялся в апреле, нужно было начать все процедуры в январе. Поскольку они не начаты, наверное, можно предположить, что конкурс перенесется", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, процедуры для продажи этого пакета начнутся, когда будет решение правительства РФ. "Мы вместе с Минэкономразвития формируем проект директив. Он пока не сформирован", - сказал Лушников. Сроки продажи, добавил он, будут, когда будет директива правительства РФ, решение совета директоров РЖД и одобренные условия торгов. "Пока никаких условий нет", - рассказал Лушников.

Он отметил, правительство РФ и Минтранс России считают, что если будет принято окончательное решение о реализации 50% "Трансконтейнера", это должно стать "наилучшим примером продаж": максимально открыто, публично и эффективно для компании РЖД.

"Для этого нужно, чтобы как можно более широкий круг покупателей получил доступ к информации и имел достаточное время для принятия инвестиционного решения. Можно, конечно, объявить конкурс и через две недели его реализовать, но, кажется, что это не очень правильно. Три месяца, наверное, это минимальный срок для такой масштабной сделки. Возможно, может быть и больше, но пока никаких сроков нет", - пояснил замминистра.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам - АЖД

БАКУ, 22 фев /ПРАЙМ/. Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам, сообщила пресс-служба ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД).

"Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара", - говорится в сообщении. Встреча состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - уточняет АЖД.

"Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов", - приводит пресс-служба слова Гурбанова.

В свою очередь, по данным пресс-службы, Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут, говорится в сообщении.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России. На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам - АЖД

БАКУ, 22 фев - РИА Новости. Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам, сообщила пресс-служба ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД).

"Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара", - говорится в сообщении. Встреча состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - уточняет АЖД.

"Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов", - приводит пресс-служба слова Гурбанова.

В свою очередь, по данным пресс-службы, Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут, говорится в сообщении.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России. На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. Австрия заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что позволит Транссибирской железнодорожной магистрали соединить Азию с Европой.

Об этом в среду заявил глава правления компании "Австрийские железные дороги" (ОеВВ) Андреас Маттэ на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Проект "широкая колея" чрезвычайно важен для Австрии... Проект лично поддерживает глава Минтранса Норберт Хофер, - сказал Маттэ. - Если этот проект будет реализован, то он обеспечит рабочими местами четыре будущих поколения".

"Компания "Австрийские железные дороги" хочет, чтобы "широкая колея" пришла в Австрию, потому что это для нас очень важный проект. Мы хотим продлить широкую колею до Вены вместе с нашими партнерами из РЖД, "Украинских железных дорог" и "Словацких железных дорог", - заявил Маттэ.

"Австрия и Словакия смогут неплохо заработать на этом проекте, - добавил он. - Я надеюсь, что с этим проектом мы справимся".

По его словам, проект "широкая колея" стал ответом на инициативу Китая создать новый "Шелковый путь". "Я считаю, что таким образом мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава "Австрийских железных дорог".

История проекта

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 году создали совместное предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае. Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Австрии 20-22 февраля. Участники обсуждают возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. Министерство транспорта РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Об этом заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на брифинге в ходе Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Этот проект целесообразен и политически реализуем, мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для будущих

потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Вообще этот проект вполне складывается не только в европейский формат, а в целом в евразийский формат, поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов", - сказал глава Минтранса РФ.

При этом, по словам Соколова, говорить о конкретной стоимости проекта и делать предложения для потенциальных инвесторов можно будет после подписания межгосударственного соглашения о реализации проекта.

О проекте

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, компания Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Минтранс РФ назвал потенциальных инвесторов "широкой колеи" до Вены ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Минтранс РФ видит потенциальными инвесторами проекта по строительству так называемой "широкой колеи" от словацкого города Кошице до австрийской Вены ведущие мировые банки, пенсионные фонды, азиатских инвесторов, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов.

Проектом по созданию железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров ("широкой колеи") от Кошице до Вены занимаются четыре страны - Россия, Украина, Австрия и Словакия. Ширина колеи большинства железных дорог Европы - 1435 миллиметров; России, стран СНГ, Балтии и Финляндии - 1520 миллиметров. Новый маршрут "широкой колеи" от Кошице до Вены позволит сократить время доставки грузов из Азии в Европу до 15 дней.

"Этот проект целесообразен и политически реализуем... Мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для

будущих потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона", - сказал Соколов на брифинге в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Он отметил, что проект "широкой колеи" до Вены вполне складывается не только в европейский, а в целом в евразийский формат.

"Поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов. Поэтому, когда между государствами будет подписано соответствующее соглашение о реализации этого проекта, тогда можно говорить о конкретной стоимости и делать предложения для потенциальных инвесторов", - добавил Соколов.

Генеральный директор "Австрийских железных дорог" (ÖBB Holding AG) Андреас Маттэ осенью 2017 года говорил, что инвестиции в строительство "широкой колеи" от Кошице до Вены оцениваются в 6,7 миллиарда евро.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Минтранс РФ назвал потенциальных инвесторов "широкой колеи" до Вены ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Минтранс РФ видит потенциальными инвесторами проекта по строительству так называемой "широкой колеи" от словацкого города Кошице до австрийской Вены ведущие мировые банки, пенсионные фонды, азиатских инвесторов, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов.

Проектом по созданию железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров ("широкой колеи") от Кошице до Вены занимаются четыре страны - Россия, Украина, Австрия и Словакия. Ширина колеи большинства железных дорог Европы - 1435 миллиметров; России, стран СНГ, Балтии и Финляндии - 1520 миллиметров. Новый маршрут "широкой колеи" от Кошице до Вены позволит сократить время доставки грузов из Азии в Европу до 15 дней.

"Этот проект целесообразен и политически реализуем... Мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для будущих потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона", - сказал Соколов на брифинге в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Он отметил, что проект "широкой колеи" до Вены вполне складывается не только в европейский, а в целом в евразийский формат.

"Поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов. Поэтому, когда между государствами будет подписано соответствующее соглашение о реализации этого проекта, тогда можно говорить о конкретной стоимости и делать предложения для потенциальных инвесторов", - добавил Соколов.

Генеральный директор "Австрийских железных дорог" (ÖBB Holding AG) Андреас Маттэ осенью 2017 года говорил, что инвестиции в строительство "широкой колеи" от Кошице до Вены оцениваются в 6,7 миллиарда евро.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Ж/д РФ и Австрии будут сотрудничать в третьих странах и продолжать проект "широкой колеи"

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Железные дороги России и Австрии планируют сотрудничать на рынках третьих стран и продолжать реализацию проекта железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров, так называемой "широкой колеи", следует из сообщения РЖД к подписанному документу.

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ОБВ) Андреас Маттэ в среду в Вене в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, передает корреспондент РИА Новости.

"Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран", - говорится в сообщении РЖД к подписанию.

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Проект реализуется совместным предприятием, в которое, помимо железных дорог России и Австрии, входят их коллеги из Словакии и Украины.

"Соглашение (подписанное в среду - ред.) также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий", - добавляется в сообщении.

Согласно материалам РЖД к форуму, результаты ТЭО проекта "широкой колеи" были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия четырех стран июле 2017 года. Собрание акционеров СП решило рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию. Работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Ж/д РФ и Австрии будут сотрудничать в третьих странах и продолжать проект "широкой колеи"

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Железные дороги России и Австрии планируют сотрудничать на рынках третьих стран и продолжать реализацию проекта железнодорожной линии с шириной колеи 1520 миллиметров, так называемой "широкой колеи", следует из сообщения РЖД к подписанному документу.

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ОБВ) Андреас Маттэ в среду в Вене в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, передает корреспондент РИА Новости.

"Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных

пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран", - говорится в сообщении РЖД к подписанию.

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Проект реализуется совместным предприятием, в которое, помимо железных дорог России и Австрии, входят их коллеги из Словакии и Украины.

"Соглашение (подписанное в среду - ред.) также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий", - добавляется в сообщении.

Согласно материалам РЖД к форуму, результаты ТЭО проекта "широкой колеи" были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия четырех стран июле 2017 года. Собрание акционеров СП решило рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию. Работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ

Добавлен бэкграунд (пятый-шестой абзацы).

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить дивиденды за 2017 год в размере до 50% чистой прибыли по РСБУ, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Я думаю, что какую-то золотую середину" можно найти - между 0% и 100%. Я думаю, что если где-то посередине остановиться, то для компании будет безболезненно. До 50%", - ответил он на вопрос, какой размер дивидендов считает возможным выплатить менеджмент.

Чистая прибыль ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер" по РСБУ в 2017 году выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2016 годом и составила 5,429 миллиарда рублей. Дивидендная политика "Трансконтейнера" предусматривает выплату дивидендов из расчета 25% чистой прибыли по РСБУ.

При этом в целом за 2016 год "Трансконтейнер" выплатил 1,980 миллиарда рублей дивидендов. Это составляет 75% чистой прибыли по РСБУ за указанный год.

Компания "Енисей Капитал", аффилированная с основными акционерами Evgaz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым, владеет 24,5051% "Трансконтейнера", Fesco (входит в группу "Сумма" Зиявудина Магомедова) - 25,07%, Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог (ОТЛК) Белоруссии, Казахстана и РФ - 50% плюс две акции. Однако РЖД возвращают этот пакет себе, а затем, как ожидается, продадут на конкурсе.

"Трансконтейнер" - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 70 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 42 собственными терминалами в грузообразующих

центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины.

РИА Новости # Все новости, 21 февраля 2018

Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить дивиденды за 2017 год в размере до 50% чистой прибыли по РСБУ, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Я думаю, что какую-то золотую середину" можно найти - между 0% и 100%. Я думаю, что если где-то посередине остановиться, то для компании будет безболезненно. До 50%", - ответил он на вопрос, какой размер дивидендов считает возможным выплатить менеджмент.

Чистая прибыль ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер" по РСБУ в 2017 году выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2016 годом и составила 5,429 миллиарда рублей. Дивидендная политика "Трансконтейнера" предусматривает выплату дивидендов из расчета 25% чистой прибыли по РСБУ.

При этом в целом за 2016 год "Трансконтейнер" выплатил 1,980 миллиарда рублей дивидендов. Это составляет 75% чистой прибыли по РСБУ за указанный год.

Компания "Енисей Капитал", аффилированная с основными акционерами Evraz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым, владеет 24,5051% "Трансконтейнера", Fesco (входит в группу "Сумма" Зиявудина Магомедова) - 25,07%, Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог (ОТЛК) Белоруссии, Казахстана и РФ - 50% плюс две акции. Однако РЖД возвращают этот пакет себе, а затем, как ожидается, продадут на конкурсе.

"Трансконтейнер" - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 70 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 42 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Еврокомиссия не видит препятствий для реализации проекта продления Транссиба в ЕС

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. Технические стандарты не могут стать препятствием для реализации проекта по продлению Транссибирской железнодорожной магистрали с широкой колеёй из Словакии до Австрии. Об этом заявил в среду глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Технические стандарты не могут быть барьерами, потому что в странах Балтии уже есть этот стандарт с широкой колеи. Мы уже работаем с нашими коллегами по стандарту 1520 мм в странах Балтии, - отметил Фитч. - Есть определенные экологические правила, но с точки зрения инвестиций, если мы сможем разработать четкий юридический режим, чтобы грузопотоки проходили в

Восточной Европе без препятствий, то это сделает финансирование более легким делом", - добавил представитель Европейской комиссии.

По его словам, Европейская комиссия не может инвестировать финансовые средства в строительство широкой колеи на территории Австрии, потому что в этой стране в настоящее время есть только узкая колея. "Мы можем финансировать такие проекты только в тех странах, где уже есть широкая колея, к примеру, в странах Балтии", - добавил он.

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 году создали совместное предприятие, зарегистрированное в Вене с целью продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае. Согласно расчетам Минтранса Австрии, строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро планируется начать в 2023 году и завершить к 2033 году.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Австрии 20-22 февраля. Участники обсуждают возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад, проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу путем продления железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия). Форум призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов. Организатором мероприятия выступила компания "Бизнес Диалог", а ключевыми партнерами компания "Австрийские железные дороги" и ОАО "Российские железные дороги".

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

РЖД и Австрийские железные дороги договорились о развитии взаимодействия на рынках третьих стран

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 г. подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны также договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также для развития совместных пассажирских перевозок.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 г. с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия), "Вальбек" (Словакия), "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, также компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 г.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 г., в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), Москва, 21 февраля 2018

ТАСС об основных событиях 21 февраля 2018 года

Редакция выпуска ТАСС тел.: +7 (499) 791-00-25 факс: +7 (499) 791-00-19 e-mail: glav@tass.ru

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ФОРУМ В ВЕНЕ

=====

ВЕНА - Открывается международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Участники обсудят проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу путем продления железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия). Запланировано участие министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберта Хофера (ЭКОНОМИКА: АВСТРИЯ-РОССИЯ-ТРАНСПОРТ, информация - по мере поступления).

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

ПОВТОР - АНОНС: Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ

Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

ПОВТОР - АНОНС: Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще

называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая

используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 20 февраля 2018

ДОСЬЕ: Международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520"

ТАСС-ДОСЬЕ. 20-22 февраля 2018 г. в Вене пройдет международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". О своем участии в нем заявили представители 24 стран. Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила справку о форуме.

"Стратегическое партнерство 1520" - крупнейшая конференция компаний и предприятий, работающих в железнодорожной отрасли стран, где используется широкая колея (1520 мм). Данная колея применяется на железных дорогах всех стран бывшего СССР, а также в Финляндии и Монголии. Всего протяженность таких дорог составляет более 150 тыс. км. Небольшие участки широкой колеи также имеются в Китае, Словакии, КНДР и некоторых других странах. Ежегодно в форуме принимают участие 1-1,5 тыс. специалистов, представителей российских и зарубежных компаний.

Цели и задачи форума

Цель форума - обсуждение различных аспектов функционирования железнодорожного хозяйства стран с колеей 1520 мм, включая подвижной состав, логистические процессы, модернизацию инфраструктуры, привлечение инвестиций. В рамках форума часто заключаются контракты на поставку и обслуживание новой железнодорожной техники.

История

Первый форум "Стратегическое партнерство 1520" прошел в 2006 г. С инициативой создания конференции выступил президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Владимир Якунин. С тех пор мероприятие проводится ежегодно в Сочи. Кроме того, выездные тематические сессии форума в разные годы проводились в Латвии, Эстонии, Азербайджане, Казахстане, Белоруссии и Китае.

В предыдущем, XII, форуме (6-8 июня 2017 г.) приняли участие 1090 специалистов и руководителей из 337 компаний, представлявших 24 стран мира. На форуме присутствовал президент РЖД Олег Белозеров, президент - председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин, министр транспорта РФ Максим Соколов, а также руководители железнодорожных операторов Индии, Казахстана, Белоруссии и др. По его итогам были подписаны 20 документов, среди них: соглашение РЖД с негосударственным пенсионным фондом "Благосостояние" о вложении средств в строительство высокоскоростной магистрали Москва - Казань; меморандум о сотрудничестве между РЖД и компанией "Евраз" в области поставок рельсов; соглашение о сотрудничестве в сфере информационной безопасности между РЖД и АО "Лаборатория Касперского". Также обсуждались участие РЖД в электрификации 600-километрового участка иранской железной дороги Тегеран - Тебриз и реализация совместного российско-китайского проекта по строительству скоростных поездов.

Организация

Организатор форума - компания ООО "Бизнес Диалог".

Официальный сайт - <http://forum1520.com>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры

В 2017 году объем инвестиционной программы ОАО "РЖД" с учетом затрат на инфраструктурные проекты и расширение узких мест на сети вышел на уровень, эквивалентный €7 млрд, отметил генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, в 2018 году планируется вложить в развитие инфраструктуры на 80 млрд. руб. больше средств, чем в прошлом году.

Согласно расчетам компании, к 2025 году совокупные капитальные вложения вместе с частными инвестициями могут превысить €110 млрд.

Также в ОАО "РЖД" намерены внедрять новые логистические сервисы и передовые технологии перевозок, взаимодействуют с государством для улучшения условий ведения бизнеса и повышения качества услуг, оказываемых грузоотправителям.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-napravili-7-mlrd-na-razvitie-infrastruktury/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

Евроазиатский транзит вырастет на 3 млн TEU

В ближайшие 20 лет объем евроазиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн TEU, сообщил сегодня генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в Вене - в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

По его словам, около 2,5 млн TEU возможно переключить с морского транспорта и порядка 0,5 млн TEU с авиатранспорта. На практике это означает отправку 50 дополнительных поездов в сообщении между Европой и Азией ежедневно.

Железные дороги смогут привлечь высокодоходные грузы за счет обеспечения оптимальных условий и сроков доставки.

Стимулом для подобного переключения грузопотоков может стать китайская инициатива по развитию нового шелкового пути

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/evroaziatskiy-tranzit-vyrastet-na-3-mln-teu/>

РЖД-Партнер, 21 февраля 2018

€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС

Инвестиции "Фонда сплочения Европы" в период с 2014 по 2020 годы на проекты по развитию транспортной системы оцениваются порядка €23,4 млрд.

Об этом стало известно в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". 20 февраля форум начал работу в Вене.

"Фонд сплочения Европы" оказывает поддержку инфраструктурному развитию всех видов транспорта на территории ЕС.

Международный железнодорожный бизнес-форум под брендом "1520" Впервые проходит на территории ЕС. Организатором выступила компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры форума - ÖBB Holding

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/23-4-mlrd-vlozhat-v-transportnuyu-sistemu-stran-es/>

SeaNews.ru, 21 февраля 2018

ТрансКонтейнер планирует СП в Австрии

Сегодня в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о стратегическом сотрудничестве.

Как сообщили SeaNews в "ТрансКонтейнере", подписи под документом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и генеральный директор "ТрансКонтейнера" Петр Баскаков.

Стороны намерены изучить возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также маркетинг.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай - Европа - Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт", - сказал П.Баскаков.

<http://seanews.ru/2018/02/21/%d1%82%d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%ba%d0%be%d0%bd%d1%82%d0%b5%d0%b9%d0%bd%d0%b5%d1%80-%d0%bf%d0%bb%d0%b0%d0%bd%d0%b8%d1%80%d1%83%d0%b5%d1%82-%d1%81%d0%bf-%d0%b2-%d0%b0%d0%b2%d1%81%d1%82%d1%80%d0%b8/>

Бизнес-Калининград, 22 февраля 2018

КЖД подписала меморандум о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями

ИА Прибыль RU . Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" 21 февраля заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа. Церемония подписания состоялась в рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Об этом в Калининграде сегодня, 22 февраля 2018 года, сообщила пресс-служба Калининградской железной дороги, не указав места события.

Известно лишь, что подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская стивидорная компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток-Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области - дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие

транзита в целом", - прокомментировал подписание документов президент АО "ОТЛК" Алексей Гром.

Как заявлено, совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости.

<http://kaliningraddaily.com/industry/transport/2018022265823>

Республика Татарстан, 22 февраля 2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018, сказал журналистам гендиректор Федеральной пассажирской компании (ФПК) Петр Иванов в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

"По состоянию на утро 21 февраля болельщики оформили 64 тысячи 467 билетов", - сказал Иванов.

В пресс-службе ФПК уточнили RNS, что самыми популярными маршрутами стали Сочи и Санкт-Петербург.

В компании напомнили, что в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году РЖД совместно с АНО "Транспортная дирекция-2018", ФПК и Росжелдором разработан и утвержден график движения дополнительных поездов на период проведения чемпионата мира - их количество составит дополнительные 728 штук общей вместимостью более 440 тыс. мест. Дополнительные поезда будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам.

<http://rt-online.ru/bolee-64-tysyach-besplatnyh-biletov-na-poezda-oformleny-v-ramkah-chm-2018/>

Гудок, 21 февраля 2018

Совершенствование юридического режима прохождения грузов по Восточной Европе облегчит финансирование строительства "широкой колеи", - Кеир Фитч Представитель Европейской комиссии представил свой взгляд на проект по продлению Транссиба до Словакии до Австрии

Технические стандарты не могут стать препятствием для реализации проекта по продлению Транссибирской железнодорожной магистрали с широкой колеей из Словакии до Австрии. Об этом сообщило агентство ТАСС со ссылкой на главу департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеира Фитча, выступившем на железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Технические стандарты не могут быть барьерами, потому что в странах Балтии уже есть этот стандарт с широкой колеи. Мы уже работаем с нашими коллегами по стандарту 1520 мм в странах Балтии, - отметил Фитч. - Есть определенные экологические правила, но с точки зрения инвестиций, если мы сможем разработать четкий юридический режим, чтобы грузопотоки проходили в Восточной Европе без препятствий, то это сделает финансирование более легким делом", - добавил представитель Европейской комиссии.

По его словам, Европейская комиссия не может инвестировать финансовые средства в строительство широкой колеи на территории Австрии, потому что в

этой стране в настоящее время есть только узкая колея. "Мы можем финансировать такие проекты только в тех странах, где уже есть широкая колея, к примеру, в странах Балтии", - добавил он.

Тимур Бек, Gudok.ru

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1405855>

Интерфакс-Украина,, 21 февраля 2018

Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию. Акционеры совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с "российской" шириной колеи 1520 мм из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 г.

Документация по технико-экономическому обоснованию передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Вене 20-22 февраля. На нем рассматриваются механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

В материалах к форуму отмечается, что объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 г. увеличились в 3 раза, до 523,3 тыс. тонн, в том числе в экспортном сообщении - в 6 раз (+350,3 тыс. тонн) в связи с "началом перевозок железной руды" (+330,8 тыс. тонн). Также хорошую динамику продемонстрировали контейнерные перевозки, в 2017 г. было перевезено 11,9 тыс. TEU экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В целом в 2017 г. по территории России перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в 2016 г. Развивается транзит в сообщении Китай-Европа: в 2017

г. перевезено 277 тыс. TEU - 67% от всех транзитных контейнерных грузов. Рост объемов перевозок на этом направлении составил 80%.

<http://interfax.com.ua/news/economic/486589.html>

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

"Трансконтейнер" планирует создать "дочку" в Монголии для развития транзитных перевозок

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. "Трансконтейнер" планирует создать дочернюю компанию в Монголии для развития транзитных перевозок через эту страну, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В планах - создание дочерней компании в Монголии для развития транзитных перевозок через Монголию", - сообщил Баскаков в среду.

Оператор, по его словам, рассчитывает завершить создание этой 100-процентной дочерней компании в Монголии в середине 2018 года.

"Она не требует больших инвестиций. Без активов, 100-процентная дочерняя компания", - добавил топ-менеджер.

"Трансконтейнер" - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 70 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 42 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить дивиденды за 2017 год в размере до 50% чистой прибыли по РСБУ, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Я думаю, что какую-то золотую середину" можно найти - между 0% и 100%. Я думаю, что если где-то посередине остановиться, то для компании будет безболезненно. До 50%", - ответил он на вопрос, какой размер дивидендов считает возможным выплатить менеджмент.

Чистая прибыль ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер" по РСБУ в 2017 году выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2016 годом и составила 5,429 миллиарда рублей. Дивидендная политика "Трансконтейнера" предусматривает выплату дивидендов из расчета 25% чистой прибыли по РСБУ.

При этом в целом за 2016 год "Трансконтейнер" выплатил 1,980 миллиарда рублей дивидендов. Это составляет 75% чистой прибыли по РСБУ за указанный год.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить дивиденды за 2017 год в размере до 50% чистой прибыли по РСБУ, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Я думаю, что какую-то золотую середину" можно найти - между 0% и 100%. Я думаю, что если где-то посередине остановиться, то для компании будет безболезненно. До 50%", - ответил он на вопрос, какой размер дивидендов считает возможным выплатить менеджмент.

Чистая прибыль ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер" по РСБУ в 2017 году выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2016 годом и составила 5,429 миллиарда рублей. Дивидендная политика "Трансконтейнера" предусматривает выплату дивидендов из расчета 25% чистой прибыли по РСБУ.

При этом в целом за 2016 год "Трансконтейнер" выплатил 1,980 миллиарда рублей дивидендов. Это составляет 75% чистой прибыли по РСБУ за указанный год.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 21 февраля 2018

"Трансконтейнер" планирует создать "дочку" в Монголии для развития транзитных перевозок

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. "Трансконтейнер" планирует создать дочернюю компанию в Монголии для развития транзитных перевозок через эту страну, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В планах - создание дочерней компании в Монголии для развития транзитных перевозок через Монголию", - сообщил Баскаков в среду.

Оператор, по его словам, рассчитывает завершить создание этой 100-процентной дочерней компании в Монголии в середине 2018 года.

"Она не требует больших инвестиций. Без активов, 100-процентная дочерняя компания", - добавил топ-менеджер.

"Трансконтейнер" - крупнейший в РФ, СНГ и Балтии владелец парка специализированного подвижного состава: в собственности более 25 тысяч фитинговых платформ и около 70 тысяч крупнотоннажных контейнеров. Компания располагает 42 собственными терминалами в грузообразующих центрах РФ, 19 железнодорожными терминалами в Казахстане и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины.

ТАСС # Единая лента (Закрытая лента), 20 февраля 2018

АНОНС: 20 февраля ТАСС-ДОСЬЕ планирует передать следующие справочные материалы:

- Международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520" (к проведению в Вене 20-22 февраля)
 - История оккупированных территорий в Палестине (к обсуждению вопроса с участием президента Палестины Махмуда Аббаса на заседании СБ ООН 20 февраля)
 - Биография российской писательницы Людмилы Улицкой (к 75-летию 21 февраля)
 - Международный день родного языка 21 февраля
- Кроме того, возможна подготовка дополнительных справочных материалов по актуальным событиям дня.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД ставят вопрос о компенсации из-за "поздней" индексации грузотарифа в 2018 г - Минтранс

ВЕНА, 22 фев - РИА Новости/Прайм. РЖД ставят вопрос о компенсации потерь из-за "поздней" полной индексации грузовых тарифов в 2018 году, и этот вопрос обсуждается, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников. Тарифы РЖД обычно индексируются с января. Однако в этом году документы о полной индексации тарифа в соответствии с утвержденными решениями вступили в силу только в конце января.

"В связи с тем, что приказ вступил в силу не с 1 января, а позже, в модели (финплана - ред.) РЖД говорит, что недополучило доходы по сравнению с тем, как мы, совет директоров и правительство, им утвердили. Поэтому менеджмент и ставит это вопрос", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Какие варианты компенсации могут быть он называть не стал. "Этот вопрос (о компенсации - ред.) сейчас обсуждается", - добавил замминистра.

Глава Минтранса РФ Максим Соколов ранее сообщал, что РЖД оценивают потери от "поздней" полной индексации грузового тарифа в 2018 году в 3-4 миллиарда рублей, но вопрос о необходимости компенсации надо смотреть по итогам работы компании.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД и Минтранс в 2018 г могут представить актуализированные параметры перехода на Сахалин

ВЕНА, 22 фев - РИА Новости/Прайм. РЖД и Минтранс РФ в 2018 году могут представить актуализированные параметры транспортного перехода на Сахалин с материковой части России при решении о реализации проекта, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

РЖД осенью 2017 года сообщали, что актуализированное ТЭО, финансово-экономическая модель и предложения по источникам финансирования перехода на Сахалин с материковой части России будут представлены в начале 2018 года.

"Говорить о том, что есть полноценное ТЭО, пока рано. Есть актуализированные предпроектные проработки... Мы сейчас это обсуждаем вместе с РЖД. Если будет принято решение, это делать, то у нас есть возможность это (представить актуализированные параметры проекта - ред.) сделать в течение 2018 года", -

сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Вопрос о строительстве железнодорожного перехода на Сахалин прорабатывался ранее по заказу Минтранса РФ в 2013 году. Тогда были просчитаны два варианта строительства железнодорожной линии Селихино - Ныш с мостовым переходом и с тоннельным переходом стоимостью порядка 400 миллиардов рублей в ценах 2013 года.

Возможную стоимость строительства перехода на Сахалин Лушников называть не стал. "Она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных проектных решений, трассы, определение ключевых параметров", - сказал он.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД ставят вопрос о компенсации из-за "поздней" индексации грузотарифа в 2018 г - Минтранс

ВЕНА, 22 фев /ПРАЙМ/. РЖД ставят вопрос о компенсации потерь из-за "поздней" полной индексации грузовых тарифов в 2018 году, и этот вопрос обсуждается, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

Тарифы РЖД обычно индексируются с января. Однако в этом году документы о полной индексации тарифа в соответствии с утвержденными решениями вступили в силу только в конце января.

"В связи с тем, что приказ вступил в силу не с 1 января, а позже, в модели (финплана - ред.) РЖД говорит, что недополучило доходы по сравнению с тем, как мы, совет директоров и правительство, им утвердили. Поэтому менеджмент и ставит это вопрос", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Какие варианты компенсации могут быть он называть не стал. "Этот вопрос (о компенсации - ред.) сейчас обсуждается", - добавил замминистра.

Глава Минтранса РФ Максим Соколов ранее сообщал, что РЖД оценивают потери от "поздней" полной индексации грузового тарифа в 2018 году в 3-4 миллиарда рублей, но вопрос о необходимости компенсации надо смотреть по итогам работы компании.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД подготовили варианты аналога "Трансконтейнера" с активами и без - Минтранс РФ

ВЕНА, 22 фев /ПРАЙМ/. РЖД подготовили предварительные варианты создания аналога "Трансконтейнера" с активами и без, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ владеет 50% плюс две акции "Трансконтейнера". РЖД планируют вернуть этот пакет себе, а затем 50%, как ожидается, будут проданы на конкурсе. Монополия в случае продажи актива может создать аналог оператора.

"Предварительные варианты (аналога "Трансконтейнера" - ред.) есть, но говорить о них рано, поскольку не сделана технико-экономическая оценка. Это пока просто набор вариантов. Что такое контейнерный оператор? Это люди, платформы и терминалы. Соответственно, либо это только с людьми, либо с людьми и с

платформами, либо с людьми, платформами и терминалами", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, этот набор вариантов обсуждается.

"Но, поскольку нет конкретных цифр, говорить о том, что представлены варианты, рано", - отметил замминистра.

РИА Новости # Все новости (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД подготовили варианты аналога "Трансконтейнера" с активами и без - Минтранс РФ

ВЕНА, 22 фев - РИА Новости/Прайм. РЖД подготовили предварительные варианты создания аналога "Трансконтейнера" с активами и без, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

Объединенная транспортно-логистическая компания железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ владеет 50% плюс две акции "Трансконтейнера". РЖД планируют вернуть этот пакет себе, а затем 50%, как ожидается, будут проданы на конкурсе. Монополия в случае продажи актива может создать аналог оператора.

"Предварительные варианты (аналога "Трансконтейнера" - ред.) есть, но говорить о них рано, поскольку не сделана технико-экономическая оценка. Это пока просто набор вариантов. Что такое контейнерный оператор? Это люди, платформы и терминалы. Соответственно, либо это только с людьми, либо с людьми и с платформами, либо с людьми, платформами и терминалами", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, этот набор вариантов обсуждается.

"Но, поскольку нет конкретных цифр, говорить о том, что представлены варианты, рано", - отметил замминистра.

ПРАЙМ # Бизнес-лента (Закрытая лента), 22 февраля 2018

РЖД и Минтранс в 2018 г могут представить актуализированные параметры перехода на Сахалин

ВЕНА, 22 фев /ПРАЙМ/. РЖД и Минтранс РФ в 2018 году могут представить актуализированные параметры транспортного перехода на Сахалин с материковой части России при решении о реализации проекта, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Алан Лушников.

РЖД осенью 2017 года сообщали, что актуализированное ТЭО, финансово-экономическая модель и предложения по источникам финансирования перехода на Сахалин с материковой части России будут представлены в начале 2018 года.

"Говорить о том, что есть полноценное ТЭО, пока рано. Есть актуализированные предпроектные проработки... Мы сейчас это обсуждаем вместе с РЖД. Если будет принято решение, это делать, то у нас есть возможность это (представить актуализированные параметры проекта - ред.) сделать в течение 2018 года", - сообщил Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Вопрос о строительстве железнодорожного перехода на Сахалин прорабатывался ранее по заказу Минтранса РФ в 2013 году. Тогда были просчитаны два варианта строительства железнодорожной линии Селихино - Ныш с мостовым переходом и

с тоннельным переходом стоимостью порядка 400 миллиардов рублей в ценах 2013 года.

Возможную стоимость строительства перехода на Сахалин Лушников называть не стал. "Она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных проектных решений, трассы, определение ключевых параметров", - сказал он.

ИА Ореанда-Новости, 21 февраля 2018

Глава РЖД: "Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики"

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+60%) к уровню 2016 года.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены

- Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

https://www.oreanda.ru/transport/Glava_RJD_Mir_ochen_bystro_menyaetsya_i_neobhodimo_kak_mojno_skoree_udovletvoryat_/article1233280/

РЫБИНСКonLine, 21 февраля 2018

РЖД продолжит сотрудничать с Австрией в третьих государствах

Проект реализуется вместе с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины.

Об этом в среду объявил руководитель правления компании "Австрийские железные дороги" (ОеВВ) Андреас Маттэ на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Проект "широкая колея" необыкновенно важен для Австрии. - Ежели этот проект будет реализован, то он обеспечит сотрудниками кое-где 4 будущих поколения".

"Компания "Австрийские железные дороги" желает, чтобы "широкая колея" пришла в Австрию, так как это для нас очень важный проект". Мы хотим продлить широкую колею до Вены вместе с нашими партнерами из РЖД, "Украинских железных дорог" и "Словацких железных дорог", - объявил Маттэ. "Я надеюсь, что с этим проектом мы справимся".

В рамках форума участники обсудили механизмы поднятия пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы уменьшения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, методы сокращения пограничных барьеров и поднятия операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно). Ежели дорогу протяженностью в четыреста километров построят, то в Австрии будет размещаться и логистический центр, где грузы из Азии будут распределяться на европейские железные дороги, а еще на остальные виды транспорта. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, информирует корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа. Он подразумевает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра. По подсчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 млрд. евро.

Об этом говорится в материалах к бизнес-форуму Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа, передает агентство Интерфакс-Украина. Участники обсуждают возможности поднятия скорости и качества железнодорожного

транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной автодороги в Европу.

<http://ryb.ru/2018/02/21/982342>

Gursesintour.com, 22 февраля 2018

Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто адекватной, а объективно нужной в конкурентной борьбе с иными видами транспорта", - обозначил руководитель минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Австрийская Республика заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что даст возможность Транссибирской железнодорожной автодороги соединить Азию с Европой.

Денежный вопрос пока открыт, проинформировал министр, хотя и выразил мнение, что "проект неоднократно окупится для Австрии, так как прослеживается рост грузоперевозок". Проект лично поддерживает руководитель Минтранса Норберт Хофер, - сообщил Маттэ.

"Компания "Австрийские железные дороги" желает, чтобы "широкая колея" пришла в Австрию, так как это для нас очень важный проект". Он подразумевает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы интернационального логистического центра. "Я надеюсь, что с этим проектом мы справимся".

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект возведения широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

Железнодорожная колея в Российской Федерации имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм.

"Центральным мероприятием программы будет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь".

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 г. создали общее предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. "Это отличная основа для финансового развития и для мирной жизни друг с другом", - считает руководитель Австрийских железных дорог Андреас Маттэ. По подсчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 млрд евро.

Об этом говорится в материалах к бизнес-форуму Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа, информирует агентство Интерфакс-Украина. "Навстречу друг другу", в процессе которой участники рассмотрят возможности поднятия скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад.

<http://gursesintour.com/aktualnye-novosti/russkaya-zheleznodorozhnaya-magistral-protyanetsya-do-avstrii/1172233/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Российская Газета

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<https://news.rambler.ru/other/39204791-rossiyskaya-zheleznodorozhnaya-magistral-1520-protyanetsya-do-avstrii/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<https://news.rambler.ru/other/39195685-v-vene-zheleznodorozhniki-stran-sng-i-es-obsudyat-glavnye-proekty/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%

Объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России за последние 2 года увеличился более чем на 60%, сказал министр транспорта России Максим Соколов в ходе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", передает корреспондент RNS.

"Сегодня несмотря на то, что железнодорожный транспорт испытывает жесткую конкуренцию со стороны других видов транспорта, роль современной экономики на евразийском континенте трудно переоценить. И это очень хорошо показывает статистика последних лет... Грузооборот между евразийскими странами будет постоянно увеличиваться. Это особенно выявляется в обороте контейнерных грузов. Перевозка транзитных грузов по железным дорогам России за последние два года увеличилась более чем на 60%. А при этом контейнерный транзит с Востока на Запад за последние пять лет вырос более чем в 13 раз. Это говорит не просто о хороших, а об уверенных и оптимистичных перспективах развития перевозок по технологии железный рельс-железное колесо на всем евразийском континенте", - сказал он.

Эта перевозка в грузовом формате, по словам Соколова, является наиболее перспективной поскольку логистика морским транспортом составляет около 30-35 суток, авиационным - существенно быстрее, но при этом в несколько раз дороже.

Соколов отметил, что "с учетом развития высокостоймых грузов развитие электронной торговли - а, по некоторым прогнозам, объем электронной торговли, который хорошо форматируется логистическими компаниями в формат контейнерной перевозки, уже через три года составит порядка \$5 трлн. Это основа для возрастающей грузовой базы железных дорог на нашем континенте".

"Та идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется непросто разумной, с объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - сказал он.

<https://news.rambler.ru/other/39199520-sokolov-obem-perevozki-tranzitnyh-gruzov-po-zheleznym-dorogam-rossii-uvlichilsya-bolee-chem-na-60/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу".

ТАСС/Бизнес-диалог

В Вене начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В рамках мероприятия проходит пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", на которой обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток - Запад.

В числе участников диалога - генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, гендиректор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч.

Генеральный информационный партнер бизнес-форума - информационное агентство ТАСС.

<https://news.rambler.ru/other/39199200-diskussiya-koridor-evraziya-i-novyy-shelkovyy-put-navstrechu-drug-drugu-vidеotranslyatsiya/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС

Об этом стало известно в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". 20 февраля форум начал работу в Вене.

"Фонд сплочения Европы" оказывает поддержку инфраструктурному развитию всех видов транспорта на территории ЕС.

Международный железнодорожный бизнес-форум под брендом "1520" Впервые проходит на территории ЕС. Организатором выступила компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры форума - ÖBB Holding

<https://news.rambler.ru/europe/39199037-23-4-mlrd-vlozhat-v-transportnuyu-sistemu-stran-es/>

Новости@Rambler.ru, 19 февраля 2018

При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум ТАСС

20 февраля в Вене начнет работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В нем примут участие 250 делегатов из 24 стран, сообщил организатор мероприятия - компания "Бизнес Диалог".

Ключевым событием форума станет пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой будут обсуждаться возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Ожидается, что участниками диалога станут министр транспорта России Максим Соколов, генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, первый заместитель генерального директора ГК "Ростех", председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, председатель правления, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, генеральный директор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и первый заместитель президента-председателя правления Банка ВТБ (ПАО) Юрий Соловьев.

Темами специальных сессий международного железнодорожного бизнес-форума станут "Евро-азиатская логистика. Монетизация расстояний", "Финансирование инфраструктуры. За чей счет", "Строительство железных дорог. Подходы и технологии", "Интероперабельность 1520 и 1435. Как стереть границы" и "Дорога развития. Социально-экономические эффекты".

Планируется, что в рамках форума состоится подписание международных соглашений о сотрудничестве.

Напомним, международный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии для формирования целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров и создания максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Генеральный информационный партнер форума - информационное агентство ТАСС.

Ознакомиться с программой Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" можно на сайте мероприятия.

<https://news.rambler.ru/other/39183247-pri-informatsionnoy-podderzhke-tass-v-vene-proydet-zheleznodorozhnyy-forum/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

АНОНС - Железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят в Вене главные проекты и инвестиции в них

Прайм

ВЕНА, 21 фев /ПРАЙМ/. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

ТЕМЫ ФОРУМА

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"ШИРОКАЯ КОЛЕЯ" ИДЁТ В ЕВРОПУ

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<https://news.rambler.ru/other/39195685-anons-zheleznodorozhniki-stran-sng-i-es-obsudyat-v-vene-glavnye-proekty-i-investitsii-v-nih/>

ИА МАНГАЗЕЯ, 25 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет, сообщает rg.ru. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 млрд рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям".

Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

<https://www.mngz.ru/russia-world-sensation/3829414-klyuchevye-parametry-perehoda-na-sahalin-podgotovyat-v-2018-godu.html>

News22.ru, 22 февраля 2018

Процесс создания широкой колеи из России в Австрию вступает в предпроектную стадию

В СП Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для сооружения железнодорожной линии 1520 мм из России до Братиславы и Вены, утвержден переход к этапу предварительного проектирования.

Об этом сообщает Интерфакс.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в его ходе планируется продолжить деяния по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее избранный в ходе разинутого тендера консорциум завершил работу над абсолютным технико-экономическим обоснованием(ТЭО)проекта. В ее рамках уточнен разбор грузопотоков. Кроме того, бражка Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Итоги ТЭО были рассмотрены и встречены правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Документация по ТЭО переходит на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание новоиспеченного евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной стези от Кошице(Словакия)до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического фокуса.

<http://news22.ru/2018/02/22/process-sozdaniya-shirokoy-kolei-iz-rossii-v-avstriyu-vstupayet-v-predproektnuyu-stadiyu.html>

Gorodskoyportal.ru, 22 февраля 2018

КЖД и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями

В рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

Как сообщили НИА-Калининград в отделе корпоративных коммуникаций Калининградской железной дороги, подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская Стивидорная Компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через

Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток-Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области - дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие транзита в целом", - прокомментировал подписание документов президент АО "ОТЛК" Алексей Гром.

Совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости.

<http://gorodskoyportal.ru/kaliningrad/news/biz/42526202/>

Mfd.ru, 21 февраля 2018

Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить за 2017 г до 50% прибыли по РСБУ

ВЕНА, 21 фев - РИА Новости/Прайм. Менеджмент "Трансконтейнера" считает возможным выплатить дивиденды за 2017 год в размере до 50% чистой прибыли по РСБУ, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Баскаков в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Я думаю, что какую-то золотую середину" можно найти - между 0% и 100%. Я думаю, что если где-то посередине остановиться, то для компании будет безболезненно. До 50%", - ответил он на вопрос, какой размер дивидендов считает возможным выплатить менеджмент.

Чистая прибыль ведущего российского железнодорожного контейнерного оператора ПАО "Трансконтейнер" по РСБУ в 2017 году выросла более чем в 2 раза по сравнению с 2016 годом и составила 5,429 миллиарда рублей. Дивидендная политика "Трансконтейнера" предусматривает выплату дивидендов из расчета 25% чистой прибыли по РСБУ.

При этом в целом за 2016 год "Трансконтейнер" выплатил 1,980 миллиарда рублей дивидендов. Это составляет 75% чистой прибыли по РСБУ за указанный год.

<http://mfd.ru/news/view/?id=2225990>

Рязань Вести, 22 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9 - 10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае.

Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорт

- отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины.

Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии.

Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом - считает глава Австрийских железных дорог

- считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

<http://www.ryazan-v.ru/news/60416>

Твой город Псков, 22 февраля 2018

Российская Федерация с Азербайджаном заняты поиском грузов для железной дороги в Иран

Недавно по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) был отправлен прибывший из РФ 1-ый тестовый состав из 6 вагонов. В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоялась двусторонняя встреча между председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым и президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

Как сказано в сообщении АДУ, на двусторонней встрече была оговорена перспектива развития западной части интернационального транспортного коридора "Север-Юг", развитие грузоперевозок, транспортировки пассажиров и тарифные условия по направлению Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки.

Начальники железнодорожных ведомств Азербайджана и Российской Федерации обсудили возможности последующего развития транспортного коридора "Север-Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД). Так, на текущий момент заканчивается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на площади 35 га в городе Астара (Иран).

О. Белозеров высоко оценил работу азербайджанской стороной, проделанную в рамках проекта "Север-Юг", и обозначил потребность мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока в данном направлении. В ближайшие месяцы предполагается начало работы международной железной

дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут. По железнодорожной ветке Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) восьмого февраля этого года пущен 1-ый испытательный поезд состоящий из 6-ти вагонов, прибывших из РФ и груженых древесиной и мелко-дисперсной фракцией (МДФ). Железная дорога Астара-Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой Азербайджана. Для активизации возведения недостающего на иранской территории участка Астара - Решт руководство Азербайджана выделило Ирану кредит в объеме 500 млн долларов.

<http://tvoygorodpskov.ru/2018/02/748472-rossiyskaya-federaciya-s-azerbaydzhanom-zanyati-poiskom.html>

Findnews.ru, 24 февраля 2018

Арктические перемены

Транспортная стратегия РФ до 2030 года вновь будет изменена, и основные коррективы будут касаться Арктической зоны. Об этом 20 февраля сообщил Виталий Ключев, директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса России, в ходе международной конференции "Арктика-2018" в Москве. Последние изменения в Транспортную стратегию РФ были внесены в 2014 году. Сам документ был утвержден еще в 2008 году.

Ключев отметил, что Минтранс приступил к модификации существующей транспортной стратегии с учетом новых реалий и потребностей в Арктике. Взаимодействие разных видов транспорта позволит оптимально и более эффективно использовать ресурсы.

"Всегда должна быть экономическая эффективность. Деньги, которые вложены в строительство железной дороги, должны в конце концов вернуться. Я не говорю, что это должно произойти завтра, но сперва нужно понять, а надо ли нам это? Такой здравый подход начинает преобладать в разработке инфраструктурных проектов в Арктике", - заявил Виталий Ключев.

Освоение Арктики ставит перед Россией амбициозные задачи. 2017 году по Севморпути было перевезено около 10 700 тонн грузов, к 2030 цифра может вырасти до 80 млн тонн, а к 2050 году и до 100 млн тонн. По словам Ключева, это громкий вызов для развития судоходства страны, обеспечения прибрежной, портовой, мониторинговой и коммуникационной инфраструктуры в Арктике.

Арктика
Как ранее сообщало ИА REGNUM, грузооборот морских портов Арктического бассейна в январе 2018 года вырос на 38,6%, что составило 6,7 млн тонн, согласно данным Ассоциации морских торговых портов.

Северный морской путь (СМП) - это пространство, которое прилегает к северному побережью Российской Федерации и охватывает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и экономическую зоны, ограниченное с востока морским пространством США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом Желания до архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар.

Латвия: во всем виновата Россия

Падение грузооборота Рижского свободного порта было запланировано. Об этом заявил представитель Рижского свободного порта Марек Гайлитис, сообщило

Baltnews.lv. Речь идет о снижении показателя по итогам января - в порту было обработано на 13,5% меньше грузов, чем годом ранее.

"Наибольшее падение (на 39,7%) произошло в сегменте наливных грузов, основой которых являются нефтепродукты. Падение не произошло только сейчас, оно наблюдалось весь прошлый год и началось с конца 2016 года. Причина чисто геополитическая, так как Россия все грузы переориентирует в собственные порты", - объясняет Гайлитис. контейнеровозы role=img /> Арктические контейнеровозы

О том, что Россия является причиной снижения грузооборота Рижского порта также заявил министр сообщения Латвии Улдис Аугулис.

"Рижский порт, будучи крупнейшим в Латвии, больше всего пострадал от решения России перенаправить все наливные грузы в свои порты на востоке Финского залива. Тем не менее Рижскому порту удалось компенсировать сократившийся объем наливных грузов другими группами грузов", - сказал министр.

период до 2020 года прогнозируется прирост грузооборота морских портов России на Балтике в объеме порядка 60 млн тонн, из которых почти половина будет обеспечена за счет переориентации российских грузопотоков из портов Прибалтики на отечественные порты. Однако привычка обвинять во всех бедах Россию распространяется не только на транзитную сферу.

На этой неделе Латвийское министерство обороны назвало задержание главы Центробанка Илмара Римшевича частью мощной информационной кампании, развернутой против этой страны и по внешним признакам напоминающей акции, проводившиеся перед выборами во Франции, Германии и США, сообщает Deutsche Welle. Соответствующее заявление было опубликовано на сайте министерства обороны Латвии.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, глава Центрального банка Латвии Илмар Римшевич был задержан в ночь на 18 февраля по подозрению в коррупции и отмывании денег. На следующий день Римшевича освободили под залог в 100 000 евро. порт role=img /> Рижский порт

Транссиб соединит Азию и Европу

Транссибирская железнодорожная магистраль с широкой колеей 1520 будет продлена от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) и позволит соединить Азию с Европой. Об этом пишет "Российская газета". Поезда смогут доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу всего за два-три дня вместо 9-10 дней.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - заявил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене, цитирует издание.

Новая железная дорога станет основой для экономического развития и для мирной жизни друг с другом. По предварительным расчетам, строительство участника обойдется в 6,5 миллиарда евро. Строительные работы, согласно плану, начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Представитель Минтранса РФ выразил надежду, что проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов. По его словам, основной задачей является создать единое транспортное пространство, и на данный момент необходимы политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея.

Политическая сторона вопроса особенно актуальна в данном контексте. Над проектом создания нового транспортного коридора с колеей 1520 реализуется

Россией, Австрией, Словакией и Украиной. Даже при благоприятном исходе и договоренностях на официальном уровне, остается риск, что поезда из Азии могут не доехать до конечной точки. Стоит вспомнить, как с конца 2016 года началась блокада железнодорожных путей, ведущих из ДНР и ЛНР в остальные части Украины. Римшевич

Из-за невозможности обеспечить безопасность, с 11 декабря 2017 года российские пассажирские поезда южного направления полностью переведены на движение по линии Журавка - Миллерово. Таким образом, все составы следуют в обход Украины.

Коми не может продать "Белкомур"

Прием заявок на участие в аукционе по продаже пакета акций АО "Белкомур" завершён 22 февраля. Продление сроков приема заявок не принесло результатов уже во второй раз - на аукцион снова никто не вышел. Четверг, 22 февраля, на сайте министерства имущественных и земельных отношений Республики Коми появилась информация о том, что сроки приема заявок продлены в третий раз - до 26 марта 2018 года.

Решение о продаже своей части акций правительство Республики Коми приняло с надеждой, что это поможет привлечь инвестора и даст стимул для развития и финансирования инфраструктурного проекта. Прием заявок был открыт 14 декабря 2017 года.

"Белкомур" (Белое море - Коми - Урал) - проект строительства железнодорожной магистрали соединением Архангельск - Сыктывкар - Соликамск (Пермский край). Эта идея возникла еще в 1930-е годы: железная дорога должна была напрямую соединить регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями на севере СССР и выйти в порт Архангельск. До сих пор проект так и не реализован. дорога

Межрегиональная акционерная компания "Белкомур" была учреждена в 1996 году решением трех субъектов Российской Федерации (Республика Коми, Архангельская область и Пермский край). Основными акционерами межрегиональной компании "Белкомур" являются регионы-учредители в лице региональных агентств по управлению имуществом: Республика Коми (48,32%), Архангельская область (19,81%) и Пермский край (9,42%), а также предприятия и учреждения (22,45%). Необходимый объем инвестиций на создание железнодорожной магистрали "Белкомур" предварительно оценивается в 251,5 миллиарда рублей. Срок реализации - около 30 лет.

Как ранее сообщал корреспондент ИА REGNUM, интерес к проекту проявляла китайская компания "Поли Технолоджи", в сентябре 2015 года подписавшая с компанией ОАО МК "Белкомур" соглашение о совместной реализации строительства магистрали. Китайская сторона озвучивала также и идею инвестирования проекта глубоководного порта в Архангельске, без которого грузы, проходящие по "Белкомуру" (если не появятся другие варианты) не смогут выйти на маршруты Северного морского пути.

Rail Baltica: как поделить чужие деньги

В прошлом обзоре уже шла речь о конфликте в отношении проекта Rail Baltica. Тогда еврокомиссар Виолетта Булц заявила о том, что разногласия между Литвой, Латвией и Эстонией по осуществлению проекта железнодорожной магистрали Rail Baltica могут привести к тому, что он не получит дальнейшего финансирования ЕС. Но эффекта от данного заявления нет, и страсти разгораются с прежней силой. Белкомур

понедельник, 19 февраля, литовские представители RB Rail выразили беспокойство в связи с заявлениями главы RB Rail Байбы Рубесы, которыми она "может повлиять на стабильность и преемственность стратегического проекта".

"Но Рубеса, которая потеряла доверие большинства акционеров, не только отказалась уходить в отставку, но еще решила распространять необоснованную информацию об акционерах, конфликте интересов, таким образом пытаясь сохранить свой пост и, возможно, навредить единству партнеров по проекту", - говорится в заявлении литовских и эстонских акционеров.

Истинную цель конфликта косвенно озвучил литовский премьер Саулюс Сквернялис на встрече с Булц, где он сказал, что при реализации проекта управление железнодорожной инфраструктурой на территории Литвы должно оставаться в руках государственного предприятия - "Литовских железных дорог". Брюссель изначально требовал единого центра управления, для этого и была создана компания RB Rail с главным офисом в Риге и под руководством Байбы Рубесы.

Таким образом, данный конфликт является очередной попыткой передела денег. Чтобы понимать объемы, ЕС обязался в 2014 - 2020 годах выделить на весь проект 1,2 млрд евро. Также 110 млн выделено дополнительно. Еврокомиссия в этой финансовой перспективе выделяет Rail Baltica 85% средств. Общая стоимость проекта до 2026 года - 5,8 млрд евро. Евро

Авторы ИА REGNUM уже неоднократно писали, что для этого проекта нет грузовой и пассажирской базы, как в одном, так и в другом направлении. Однако благодаря проекту у стран Прибалтики есть возможность получать финансирование от Европейского Союза, что можно считать едва ли не главной целью строительства данной магистрали.

Порты: Балтийский тупик с Rail Baltica

Rail Baltica - проект железной дороги с узкой колеей через Литву, Латвию и Эстонию. 7 ноября 2001 года министры трех прибалтийских стран подписали договор о создании железной дороги с европейской шириной колеи, которая бы соединила все три страны со странами Центральной Европы по маршруту Берлин - Познань - Варшава - Каунас - Рига - Таллин с возможным выходом на Хельсинки. Строительство пока ведется только в Литве, где за пять лет проложили трассу шириной 1435 мм от польской границы до Каунаса.

http://findnews.ru/porty_poka_pribaltika_ssoritsya_rossiya_prokladyvaet_dorogu_v_es.html

Твой город Псков, 21 февраля 2018

Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Проект получил название "Широкая колея", так как 1520 миллиметров - это официальная ширина колеи железных дорог Российской Федерации, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии.

Общее собрание совладельцев СП приняло решение советовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в середине зимы 2018 г., в процессе ее планируется продолжить действия по уменьшению затрат и сокращению сроков строительства.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний BERNARD (Австрия), Walbeck (Словакия), Obermaier (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В ее рамках уточнен

анализ грузопотоков. Подписанный документ также подразумевает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто адекватной, а объективно нужной в конкурентной борьбе с иными видами транспорта", - обозначил руководитель минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 г. создали общее предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Австрийская Республика заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что даст возможность Транссибирской железнодорожной автодороги соединить Азию с Европой. На нем рассматриваются механизмы поднятия пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы падения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, методы сокращения пограничных барьеров и поднятия опережаемости железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

В общем в предыдущем 2017 году по территории РФ перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в позапрошлом 2016. Рост объемов перевозок на этом направлении составил приблизительно 80%.

<http://tvoygorodpskov.ru/2018/02/747637-russkaya-zheleznodorozhnaya-magistral-1520-protyanetsya-do.html>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

РЖД и "Австрийские железные дороги" договорились о привлечении дополнительных грузопотоков на ж/д транспорт

Rambler News Service

РЖД и "Австрийские железные дороги" в рамках подписанного сегодня в Вене дополнения к соглашению о сотрудничестве от 2011 года договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствовать операционные и информационные системы, а также развивать совместные пассажирские перевозки и взаимодействовать на рынках третьих стран. Документ подписан в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520", передает корреспондент RNS. Документ подписан генеральным директором - председателем правления РЖД Олег Белозеровым и генеральным директором "Австрийских железных дорог" (ÖBB) Андреасом Маттэ.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur PlanungsgesellschaftmbH с учетом результатов технико-экономического обоснования.

Также в рамках форума ОТЛК ("дочка" РЖД) и "ТрансКонтейнер" подписали меморандумы о сотрудничестве с австрийской компанией Rail Cargo Austria AG.

<https://news.rambler.ru/other/39201341-rzhd-i-avstriyskie-zheleznye-dorogi-dogovorilis-o-privlechenii-dopolnitelnyh-gruzopotokov-na-zh-d-transport/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

РЖД планируют увеличить инвестиции в инфраструктурные проекты на 14% - до €8 млрд в 2018 году

Rambler News Service

Инвестиции РЖД в инфраструктурные объекты в 2018 году могут вырасти на 14,3% по сравнению с 2017 годом - до €8 млрд, а к 2025 году планируется довести общий объем инвестиций до более €110 млрд, сказал гендиректор РЖД Олег Белозеров в ходе международного железнодорожного форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"В 2017 году РЖД инвестировали в инфраструктурные проекты более 0,5 трлн рублей или почти €7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще на €1 млрд больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций в более чем €110 млрд", - сказал он.

Он также отметил, что железнодорожный транспорт в ближайшие 20 лет сможет достичь объема перевозок в более 3 млн контейнеров.

"Железнодорожный транспорт в ближайшие 20 лет сможет достичь объема перевозок в более 3 млн контейнеров", - сказал он.

<https://news.rambler.ru/business/39200127-rzhd-planiruyut-uvlichit-investitsii-v-infrastrukturnye-proekty-na-14-do-8-mlrd-v-2018-godu/>

Новости@Rambler.ru, 21 февраля 2018

Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза

Rambler News Service

Объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза по сравнению с предыдущим годом - до 523,3 тыс. тонн, следует из материалов к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который начался сегодня в Вене.

Объемы перевозок грузов в экспортном сообщении выросли в 6 раз (+ 350,3 тыс. тонн), что обусловлено началом перевозок железной руды (+330,8 тыс. тонн). Также рост показали и контейнерные перевозки: в 2017 году в сообщении между Россией и Австрией было перевезено 11,9 тыс. ДФЭ экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В ходе форума планируется обсудить механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 152 мм и 1433 мм.

1520 - официальная ширина колеи железных дорог России.

<https://news.rambler.ru/other/39199461-mezhdunarodnye-perevozki-gruzov-v-soobschenii-rossiya-avstriya-v-2017-godu-vyrosli-v-3-raza/>

Новости@Rambler.ru, 20 февраля 2018

21-22 февраля пройдет трансляция форума Стратегическое партнерство
1520:Центральная Европа
ТАСС

21 и 22 февраля онлайн-трансляция всех событий форума будет доступна на сайте www.forum1520.ru, официальной странице компании "Бизнес Диалог" в Facebook, а также на YouTube канале.

21 февраля с 11:30 по московскому времени ведущее государственное информационное агентство России ТАСС на официальном сайте будет транслировать пленарную дискуссию "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", которая откроет деловую программу мероприятия.

Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435. В рамках форума состоится подписание международных соглашений о сотрудничестве.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоится 20-22 февраля 2018 года в Вене, в отеле "Пале Хансен Кемпински Вена".

Организатор - компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры - ÖBB Holding AG и ОАО "Российские железные дороги".

<https://news.rambler.ru/other/39190069-21-22-fevralya-proydet-translyatsiya-foruma-strategicheskoe-partnerstvo-1520-tsentrlnaya-evropa/>

Новости@Rambler.ru, 22 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году
Российская Газета

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход можно будет "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 миллиардов рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям. Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

<https://news.rambler.ru/other/39211206-klyuchevye-parametry-perehoda-na-sahalin-podgotovyat-v-2018-godu/>

Новости@Rambler.ru, 22 февраля 2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018
Rambler News Service

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018, сказал журналистам гендиректор ФПК Петр Иванов в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

"По состоянию на утро 21 февраля болельщики оформили 64 тысячи 467 билетов", - сказал Иванов.

В пресс-службе ФПК уточнили RNS, что самыми популярными маршрутами стали Сочи и Санкт-Петербург.

В компании напомнили, что в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году РЖД совместно с АНО "Транспортная дирекция-2018", ФПК и Росжелдором разработан и утвержден график движения дополнительных поездов на период проведения чемпионата мира - их количество составит дополнительные 728 штук общей вместимостью более 440 тыс. мест. Дополнительные поезда будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам.

<https://news.rambler.ru/other/39209276-bolee-64-tysyach-besplatnyh-biletov-na-poezda-oformleny-v-ramkah-chm-2018/>

Империя, 23 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

уугасуу

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довести товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а

конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но

грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так худеющие бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<http://www.imperiyanews.ru/details/577b7015-d318-e811-80ea-020c5d00406e>

Новости регионов России, 25 февраля 2018

Стоимость моста на Сахалин подсчитают в течение года

РИА Восток-Медиа - Хабаровск писало, что в январе 2018 года министр транспорта России Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование проекта по строительству транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам.

Основные параметры строительства транспортного перехода на Сахалин могут быть подготовлены в 2018 году, рассказал журналистам в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта России Алан Лушников. Ранее заместитель председателя правительства, полпред президента РФ в Дальневосточном ФО Юрий Трутнев говорил, что проект строительства транспортного перехода "Сахалин - материк" вошел в финальную стадию.

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Основные параметры строительства транспортного перехода на Сахалин могут быть подготовлены в 2018 году, рассказал журналистам в кулуарах форума Стратегическое партнерство 1520 в Вене замминистра транспорта России Алан Лушников. Ранее заместитель председателя правительства, полпред президента РФ в Дальневосточном ФО Юрий Трутнев говорил, что проект строительства транспортного перехода Сахалин - материк вошел в финальную стадию.

Стоимость сейчас называть не буду - она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных

проектных решений, трассы, определение ключевых параметров, - приводит слова заместителя министра транспорта России Алана Лушникова ТАСС.

Министерство транспорта РФ и РЖД подготовят актуализированные параметры проекта транспортного перехода между островом Сахалин и материком в течение 2018 года, сообщил журналистам замминистра транспорта Алан Лушников. В январе 2018 года министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта по строительству транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам.

<http://skoronovosti.ru/sakhalinsk/2018/02/25/757686-stoimost-mosta-na-saxalin-podschitayut-v-techenie-goda.html>

Новости регионов России, 26 февраля 2018

Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году

Автор: Маркина Ирина

В январе 2018 года министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта по строительству транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам.

Об этом рассказал журналистам на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта Алан Лушников, передает ИА SakhalinMedia со ссылкой на ТАСС. Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин говорил ТАСС, что транспортный переход на Сахалин по ТЭО предусмотрен как мост.

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров, пояснил журналистам в рамках форума Стратегическое партнерство 1520 замглавы Минтранса Алан Лушников.

Об этом рассказал журналистам на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта Алан Лушников, передает ИА SakhalinMedia со ссылкой на ТАСС. Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин говорил ТАСС, что транспортный переход на Сахалин по ТЭО предусмотрен как мост.

Стоимость сейчас называть не буду - она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных проектных решений, трассы, определение ключевых параметров, - приводит слова заместителя министра транспорта России Алана Лушникова ТАСС. РИА Восток-Медиа - Хабаровск писало, что в январе 2018 года министр транспорта России Максим Соколов сообщал, что технико-экономическое обоснование проекта по строительству транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам.

Ранее Соколов говорил, что РЖД начнут проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году, а средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу компании на этот год.

Строительство транспортного перехода между Сахалином и материком может выйти на практическую стадию уже ближайшее время. Тогда рейс на одном поезде из Токио в Лондон без пересадок станет обычным делом.

<http://skoronovosti.ru/sakhalinsk/2018/02/26/758259-proekt-stroitelstva-mosta-na-saxalin-podgotovyat-v-2018-godu.html>

Margust, 21 февраля 2018

Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу".

Видеотрансляция

Автор: Gazeta-margust

Генеральный директор-председатель правления РЖД Олег Белозеров

В Вене начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В рамках мероприятия проходит пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", на которой обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток - Запад.

В числе участников диалога - министр транспорта РФ Максим Соколов, генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, гендиректор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч.

Генеральный информационный партнер бизнес-форума - информационное агентство ТАСС.

<http://gazeta-margust.ru/diskussiya-koridor-evraziya-i-novyjj-shelkovyj-put-navstrechu-drug-drugu-videotranslyaciya>

News2world.net, 20 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты - новости на сегодня 20.02.2018

ВЕНА, 21 февраля Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют организация мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом любом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще величают широкой в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит узловой директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума заложат топ-менеджеры

железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских команд.

Темы форума

Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор Евразия и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу, в ходе которой дольщики рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435, говорится в сообщении на сайте форума.

Широкая колея идет в Европу

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного хода путем продления ширококолейной железной артерии от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<http://news2world.net/novosti-ekonomiki/v-vene-zheleznodorozhniki-stran-sng-i-es-obsudyat-glavnie-proekti.html>

3news.ru, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты

Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Источник

Сообщение В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты появились сначала на Новости России.

<http://3news.ru/2018/02/21/53131/>

Findnews.ru, 23 февраля 2018

Москва и Баку обсудили возможное развитие коридора Север-Юг на запад

Руководители железнодорожных ведомств Азербайджана и России обсудили возможности дальнейшего развития транспортного коридора "Север-Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД).

"Глава АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Стороны обсудили дальнейшее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур - Астара, Самур - Ахалкалак и вопросы тарифов", - говорится в сообщении.

Гурбанов отметил, что в настоящее время завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. На днях по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) был отправлен прибывший из России первый тестовый состав из 6 вагонов.

Белозеров в свою очередь отметил необходимость мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока в этом направлении.

Как сообщалось, церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) состоится в марте 2018 года с участием президентов Азербайджана и Ирана.

Железная дорога Астара - Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой

Азербайджана. Протяженность дороги составляет 10 км, из которых 8 км - от города Астара до госграницы с Ираном, и 2 км - от границы до иранского города Астара.

Транспортный коридор "Север-Юг" должен объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

http://findnews.ru/moskva_i_baku_obsudili_vozmozhnoe_razvitie_koridora_sever-ug_na_zapad.html

Sputnik, 23 февраля 2018

Запад или Восток: какой железнодорожной колеей покатит Эстония

По следам завершившегося бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", речь на котором шла о проекте ширококолейной магистрали из Европы в Китай через Россию, Sputnik Эстония собрал мнения ведущих экспертов в вопросе оптимального выбора ширины железнодорожной колеи в Эстонии.

ТАЛЛИНН, 23 фев - Sputnik. Скандальный проект новой железной дороги Rail Baltic с шириной колеи 1435 миллиметров разделил эстонскую общественность на два лагеря. Кто-то верит, что Rail Baltic окажет огромное положительное влияние на экономическое развитие страны. Кто-то убежден, что проект не будет окупаемым никогда.

Поезд в огне: в Таллинне обсудят проблемный проект Rail Baltic >>

Как сказал Sputnik Эстония эксперт в области экономики Райво Варе, используемая в Эстонии колея 1520 - это расходная статья бюджета страны, у которой не хватает денег поддерживать железную дорогу.

По его словам, европейские фонды финансируют не текущие внутренние расходы стран-членов ЕС, а исключительно проекты, соответствующие общеевропейской политике. Вот и предполагается, что грузовые поставки, которые пойдут по Rail Baltic, окупят скоростные пассажирские перевозки.

Суждено ли планам сбыться

В Вене с 21 по 22 февраля прошел бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", на котором железнодорожники стран СНГ и Европы заключили ряд стратегически важных соглашений, в которых колея 1520 и маршрут Восток-Запад оказались в приоритете.

Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей >

Анатолий Канаев, председатель совета Transiidikeskuse AS, в своем интервью Sputnik Эстония рассказал, что старая колея 1520, проходящая через Эстонию, постоянно поддерживается в технически исправном состоянии.

Ссылаясь на заверение руководства Эстонской железной дороги, Канаев сообщил, что деньги на поддержание железнодорожного полотна 1520 будут и впредь выделяться, потому что значимость этого полотна осознают все. И даже несмотря на то, что российский экспорт после 2014 года значительно снизился, импорт тем не менее сохранился и грузы продолжают двигаться именно по колее 1520.

Эстония и РФ обсуждают в Таллинне перспективы оживления транзита >

Sputnik Эстония уже рассказывал ранее о большом интересе к маршруту по направлению Восток-Запад, о возможностях Транссибирской магистрали и ее использовании в логистических цепочках от Китая до стран Скандинавии.

Поскольку в России и многих странах Европы используется так называемая широкая колея 1520 миллиметров и "переобувание" железнодорожного состава под европейскую колею 1435 миллиметров создает задержку грузам, инфраструктурные вопросы по железной дороге представляются предельно

важными всем участникам процесса логистики грузов. Об этом вопросе в своем интервью Sputnik Эстония говорил и замминистра транспорта РФ Сергей Аристов. В логистике важны скорость, цена и качество

Замминистра транспорта РФ отметил, что вопрос европейской колеи многим не дает покоя. "Страна, имеющая одинаковую колею с соседней страной, имеет и огромное преимущество. Когда заходит поезд с нашей, в 1520 мм, широкой колеи на станцию, где европейская колея 1435 мм, необходимо менять тележки. Этот переход стоит больших денег и времени", - сказал Сергей Аристов.

В этой связи важно не забывать, что новая железная дорога Rail Baltic имеет ширину колеи 1435 миллиметров. Сергей Аристов, комментируя перспективу проекта Rail Baltic, сказал Sputnik Эстония: "Rail Baltic - это утопический проект, с которым носятся уже много лет. Денег Евросоюз на это не дает. Литва или Латвия спорят, куда вести дорогу. Я не вижу перспективы этого проекта. Поэтому дороги в сторону Запада - это только так, рассуждения, а сюда, в сторону России, - это реальные перевозки, и пассажирские, и грузовые. Естественно, что большая часть проектов развития направлена в нашу сторону".

Транзит: пока верхи не хотят, низы не сдаются >

В формате тем форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" и уже сложившихся логистических цепочек вокруг Эстонии, где эстонское направление явно проигрывает логистике через Латвию и Литву, наметившиеся на форуме планы невольно вызывают тревогу.

Никто не принимал решения демонтировать старый путь

Анатолий Канаев заверил, что никто никогда всерьез не рассматривал возможность смены колесных пар с 1520 на 1435 в Эстонии. Поиски технических решений по такой замене уже известны своим неэффективным результатом. Канаев привел в пример международную паромную переправу Клайпеда-Мукран, где должны были менять колесные пары, а в итоге пришли к выводу, что это очень дорогое удовольствие. Испанская идея создания специальных колесных пар, под которые можно менять колею, также не прижилась - и сложно, и дорого.

Анатолий Канаев уверен, что в основной работе по доставке грузов останется старая добрая колея 1520. Что же касается новой железной дороги Rail Baltic, глава Transiidikeskus, скорее, видит ее, как альтернативу авиаперевозкам для туристов. На сегодняшний день, по словам Канаева, страны Балтии должны еще найти консенсус в части согласования проектов и соответствующего финансирования. Да и реализация строительства дороги займет длительное время.

Россия оставляет открытую дверь для эстонского бизнеса

Сергей Аристов в конце 2017 года принимал участие в межправительственной транспортной комиссии Эстонии и России и посетил грузовой порт Мууга в Таллинне.

Анатолий Канаев, вспоминая встречу с замминистра транспорта РФ, отметил, что Аристов подтвердил отсутствие намерений со стороны России "вешать замок" на грузопоток в Эстонию. Следовательно, если Эстония найдет грузы через свою территорию, Россия обеспечит поставку этих грузов.

Латвия обошла Эстонию в борьбе за российский транзит >

Это означает, что основным вопросом для эстонских бизнесменов остается формирование выгодных логистических решений, чтобы поставщики могли выбирать Эстонию как территорию для транспортировки своих грузов. Следовательно, удорожание логистического решения из-за необходимости смены колесных пар при переходе с широкой колеи на узкую выглядит действительно нежелательным.

Во время своего визита в Эстонию замминистра транспорта РФ в интервью Sputnik Эстония также сказал: "Грузовая база образуется в первую очередь в Юго-Восточной Азии, это Китай, Корея, часть японских грузов с наших портов. И по действующему механизму только грузоотправитель определяет, каким маршрутом и в какую точку должен поступить груз. Не перевозчик определяет. Цена всегда выбирается грузоотправителем. В этой части, если появятся новые направления, если Эстония найдет какую-то новую грузовую базу, договорится с грузоотправителем, предложив льготные условия в своих портах, то азиатский грузоотправитель вправе отправить свой груз через Транссиб в Эстонию".

Китайский транзит пошел в Европу в обход стран Балтии >

Как уже писал Sputnik Эстония, одной из ключевых тем форума стало развитие проекта "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", а в его рамках строительство широкой колеи до Вены и выгода этого проекта для всех стран Евразии. Для создания нового евразийского транспортного коридора будет продлена ширококолейная железная дорога от словацкой Кошицы до Братиславы с выходом на Вену, а также будет создан международный логистический центр в районе Вены-Братиславы. В реализации проекта примут участие специалисты России, Австрии, Словакии и Украины.

Андрей Биров, директор по развитию порта Силламяэ, сказал Sputnik Эстония, что проект строительства широкой колеи до Австрии планомерно обсуждался в течение последних порядка пяти лет.

Сейчас, судя по результатам работы бизнес-форума, спрос в эффективных логистических решениях вывел проект на финишную прямую.

К сведению

В работе международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" от Эстонии принимали участие государственные предприятия EVR Cargo и Эстонская железная дорога, а также Transiidikeskuse AS. 1520 миллиметров - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Колею 1520 называют широкой в сравнении с так называемой узкой колеей в 1435 миллиметров. Узкая колея используется в странах Северной Америки, части стран Европы, Китая.

"Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

https://ru.sputnik-news.ee/estonian_news/20180223/9462784/zheleznaja-doroga-koleja-estonia.html

Земляки, 23 февраля 2018

Запад или Восток: какой железнодорожной колеей покатают Эстония

ТАЛЛИНН, 23 фев - Sputnik. Скандальный проект новой железной дороги Rail Baltic с шириной колеи 1435 миллиметров разделил эстонскую общественность на два лагеря. Кто-то верит, что Rail Baltic окажет огромное положительное влияние на экономическое развитие страны. Кто-то убежден, что проект не будет окупаемым никогда.

Поезд в огне: в Таллинне обсудят проблемный проект Rail Baltic >>

Как сказал Sputnik Эстония эксперт в области экономики Райво Варе, используемая в Эстонии колея 1520 - это расходная статья бюджета страны, у которой не хватает денег поддерживать железную дорогу.

© Riigikogu / Erik Peinar

Райво Варе

По его словам, европейские фонды финансируют не текущие внутренние расходы стран-членов ЕС, а исключительно проекты, соответствующие общеевропейской политике. Вот и предполагается, что грузовые поставки, которые пойдут по Rail Baltic, окупят скоростные пассажирские перевозки.

Суждено ли планам сбыться

В Вене с 21 по 22 февраля прошел бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", на котором железнодорожники стран СНГ и Европы заключили ряд стратегически важных соглашений, в которых колея 1520 и маршрут Восток-Запад оказались в приоритете.

Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей >

Анатолий Канаев, председатель совета Transiidikeskuse AS, в своем интервью Sputnik Эстония рассказал, что старая колея 1520, проходящая через Эстонию, постоянно поддерживается в технически исправном состоянии.

Ссылаясь на заверение руководства Эстонской железной дороги, Канаев сообщил, что деньги на поддержание железнодорожного полотна 1520 будут и впредь выделяться, потому что значимость этого полотна осознают все. И даже несмотря на то, что российский экспорт после 2014 года значительно снизился, импорт тем не менее сохранился и грузы продолжают двигаться именно по колее 1520.

Эстония и РФ обсуждают в Таллине перспективы оживления транзита >

Sputnik Эстония уже рассказывал ранее о большом интересе к маршруту по направлению Восток-Запад, о возможностях Транссибирской магистрали и ее использовании в логистических цепочках от Китая до стран Скандинавии.

Поскольку в России и многих странах Европы используется так называемая широкая колея 1520 миллиметров и "переобувание" железнодорожного состава под европейскую колею 1435 миллиметров создает задержку грузам, инфраструктурные вопросы по железной дороге представляются предельно важными всем участникам процесса логистики грузов. Об этом вопросе в своем интервью Sputnik Эстония говорил и замминистра транспорта РФ Сергей Аристов.

В логистике важны скорость, цена и качество

Замминистра транспорта РФ отметил, что вопрос европейской колеи многим не дает покоя. "Страна, имеющая одинаковую колею с соседней страной, имеет и огромное преимущество. Когда заходит поезд с нашей, в 1520 мм, широкой колеи на станцию, где европейская колея 1435 мм, необходимо менять тележки. Этот переход стоит больших денег и времени", - сказал Сергей Аристов.

В этой связи важно не забывать, что новая железная дорога Rail Baltic имеет ширину колеи 1435 миллиметров. Сергей Аристов, комментируя перспективу проекта Rail Baltic, сказал Sputnik Эстония: "Rail Baltic - это утопический проект, с которым носятся уже много лет. Денег Евросоюз на это не дает. Литва или Латвия спорят, куда вести дорогу. Я не вижу перспективы этого проекта. Поэтому дороги в сторону Запада - это только так, рассуждения, а сюда, в сторону России, - это реальные перевозки, и пассажирские, и грузовые. Естественно, что большая часть проектов развития направлена в нашу сторону".

Транзит: пока верхи не хотят, низы не сдаются >

В формате тем форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" и уже сложившихся логистических цепочек вокруг Эстонии, где эстонское

направление явно проигрывает логистике через Латвию и Литву, наметившиеся на форуме планы невольно вызывают тревогу.

Никто не принимал решения демонтировать старый путь

Анатолий Канаев заверил, что никто никогда всерьез не рассматривал возможность смены колесных пар с 1520 на 1435 в Эстонии. Поиски технических решений по такой замене уже известны своим неэффективным результатом. Канаев привел в пример международную паромную переправу Клайпеда-Мукран, где должны были менять колесные пары, а в итоге пришли к выводу, что это очень дорогое удовольствие. Испанская идея создания специальных колесных пар, под которые можно менять колею, также не прижилась - и сложно, и дорого.

© Фото: из личного архива

Анатолий Канаев

Анатолий Канаев уверен, что в основной работе по доставке грузов останется старая добрая колея 1520. Что же касается новой железной дороги Rail Baltic, глава Transiidikeskus, скорее, видит ее, как альтернативу авиаперевозкам для туристов. На сегодняшний день, по словам Канаева, страны Балтии должны еще найти консенсус в части согласования проектов и соответствующего финансирования. Да и реализация строительства дороги займет длительное время.

Россия оставляет открытую дверь для эстонского бизнеса

Сергей Аристов в конце 2017 года принимал участие в межправительственной транспортной комиссии Эстонии и России и посетил грузовой порт Мууга в Таллинне.

© Sputnik / Владимир Федоренко

Сергей Аристов. Заместитель министра транспорта РФ

Анатолий Канаев, вспоминая встречу с замминистра транспорта РФ, отметил, что Аристов подтвердил отсутствие намерений со стороны России "вешать замок" на грузопоток в Эстонию. Следовательно, если Эстония найдет грузы через свою территорию, Россия обеспечит поставку этих грузов.

Латвия обошла Эстонию в борьбе за российский транзит >

Это означает, что основным вопросом для эстонских бизнесменов остается формирование выгодных логистических решений, чтобы поставщики могли выбирать Эстонию как территорию для транспортировки своих грузов. Следовательно, удорожание логистического решения из-за необходимости смены колесных пар при переходе с широкой колеи на узкую выглядит действительно нежелательным.

Во время своего визита в Эстонию замминистра транспорта РФ в интервью Sputnik Эстония также сказал: "Грузовая база образуется в первую очередь в Юго-Восточной Азии, это Китай, Корея, часть японских грузов с наших портов. И по действующему механизму только грузоотправитель определяет, каким маршрутом и в какую точку должен поступить груз. Не перевозчик определяет. Цена всегда выбирается грузоотправителем. В этой части, если появятся новые направления, если Эстония найдет какую-то новую грузовую базу, договорится с грузоотправителем, предложив льготные условия в своих портах, то азиатский грузоотправитель вправе отправить свой груз через Транссиб в Эстонию".

Китайский транзит пошел в Европу в обход стран Балтии >

Как уже писал Sputnik Эстония, одной из ключевых тем форума стало развитие проекта "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", а в его рамках строительство широкой колеи до Вены и выгода этого проекта для всех стран Евразии. Для создания нового евразийского транспортного коридора будет продлена ширококолейная железная дорога от словацкой Кошицы до

Братиславы с выходом на Вену, а также будет создан международный логистический центр в районе Вены-Братиславы. В реализации проекта примут участие специалисты России, Австрии, Словакии и Украины.

Андрей Биров, директор по развитию порта Силламяэ, сказал Sputnik Эстония, что проект строительства широкой колеи до Австрии планомерно обсуждался в течение последних порядка пяти лет.

© Sputnik / Евгений Ашихмин

Андрей Биров

Сейчас, судя по результатам работы бизнес-форума, спрос в эффективных логистических решениях вывел проект на финишную прямую.

К сведению

В работе международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" от Эстонии принимали участие государственные предприятия EVR Cargo и Эстонская железная дорога, а также Transiidikeskuse AS.

1520 миллиметров - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Колею 1520 называют широкой в сравнении с так называемой узкой колеей в 1435 миллиметров. Узкая колея используется в странах Северной Америки, части стран Европы, Китая.

"Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Ковалев: страны Балтии останутся без китайского транзита РФ в ЕС >

<https://zemlyaki.name/baltya/estonya/193322-Zapad-ili-Vostok-kakojj.html>

Sputnik, 22 февраля 2018

Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей

Представители Эстонии на крупнейшей деловой встрече лидеров железнодорожного бизнеса Европы узнали про новый совместный с Россией проект железнодорожного нового Шелкового пути. По мнению европейцев, продлить широкую колею в Европу будет дешевле чем узкую в Азию.

ТАЛЛИНН, 22 фев - Sputnik. Несмотря на продолжающуюся "войну санкций", начатую Евросоюзом с подачи США в 2014 году, европейские страны и Россия по-прежнему тесно сотрудничают по стратегическим вопросам, к числу которых относится и железнодорожное движение.

Россия запускает поезда в обход Украины >

В четверг, 22 февраля, в Вене завершил свою работу двухдневный форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", на котором железнодорожники стран СНГ и Европы обсудили главные инфраструктурные проекты Европы и способы привлечения в них инвестиций. Цифры 1520* в названии форума означают ширину колеи, ту самую, от которой отказались инициаторы проекта новой железнодорожной магистрали Rail Baltic, должной пройти из Германии через Польшу, Литву и Латвию до Эстонии.

Коридор "Евразия" и новый Шелковый путь

"Стратегическое партнерство 1520" является специализированным международным форумом по железнодорожной проблематике. Ключевая идея форума стала содействовать выработке скоординированных подходов по

развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Порядка 1400 специалистов из более чем 30 государств обсудили важнейшие аспекты функционирования железнодорожного комплекса: оптимизацию перевозочного процесса, модернизацию транспортной инфраструктуры, привлечение инвестиций и производство современного подвижного состава.

В работе венского форума в тесном взаимодействии с топ-менеджерами железных дорог, национальных перевозочных предприятий, компаний-операторов подвижного состава, производителей железнодорожной техники, а также логистических, лизинговых, страховых и экспедиторских предприятий из России, Азербайджана, Казахстана, Австрии, Беларуси, Италии и других стран Европы приняли участие представители государственного акционерного общества "Эстонские железные дороги".

Безопасность на железных дорогах Эстонии нарушена "из экономии" >>

Знаменательно, что открыли форум заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих на правах хозяина и министр транспорта РФ Максим Соколов, что подчеркнуло особую роль России в европейском железнодорожном сообщении. По мнению Гюртлиха, проект продления широкой колеи в Европу выглядит дешевле по сравнению с продлением узкой колеи (шириной 1435* мм) в Азию.

Центральным мероприятием форума стала пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой были рассмотрены возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии были посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности колеи 1520 и 1435.

Широкая колея предпочтительней узкой

Примечательно, что на фоне запущенного в странах Балтии и Польше проекта строительства Rail Baltic с узкой колеей 1435 мм одним из приоритетных для Центральной Европы является совместный с Россией проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Договорились: трассу Rail Baltic утвердили все страны Балтии >

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Итоги форума

Итогом международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" стало подписание нескольких важных соглашений между российскими и европейскими железнодорожными компаниями.

Дополнения к соглашению о сотрудничестве подписали между собой ОАО "РЖД" и АО "Австрийские федеральные железные дороги" (ÖBB). Меморандум о

сотрудничестве по проработке возможности владения акциями совместного предприятия подписали ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита Китай-Европа. Совместная инициатива направлена на формирование транспортной услуги нового качества на евразийском железнодорожном пространстве, а ключевым обеспечивающим условием является формирование устойчивой технологической, информационной и сервисной платформы взаимодействия всех участников в целях переключения грузопотоков в сообщении Китай-ЕС на железнодорожный транспорт.

Меморандум о взаимопонимании о создании совместного транспортного продукта в рамках реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай-Европа подписали АО "ОТЛК", Калининградская железная дорога и ОАО "Калининградский морской торговый порт". АО "ОТЛК", Калининградская железная дорога и ООО "Балтийская Стивидорная Компания" также подписали меморандум о взаимопонимании о создании совместного транспортного продукта в рамках реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай-Европа.

Аристов: Rail Baltic помешает Эстонии восстановить грузопоток из РФ >

*1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

https://ru.sputnik-news.ee/world_news/20180222/9445613/Russia-Europe-china-shirokaja-zheleznodorozhnaja-koleja.html

Земляки, 22 февраля 2018

Забудьте про Rail Baltic: Россия соединит Европу и Китай широкой колеей ТАЛЛИНН, 22 фев - Sputnik. Несмотря на продолжающуюся "войну санкций", начатую Евросоюзом с подачи США в 2014 году, европейские страны и Россия по-прежнему тесно сотрудничают по стратегическим вопросам, к числу которых относится и железнодорожное движение.

Россия запускает поезда в обход Украины >

В четверг, 22 февраля, в Вене завершил свою работу двухдневный форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", на котором железнодорожники стран СНГ и Европы обсудили главные инфраструктурные проекты Европы и способы привлечения в них инвестиций. Цифры 1520* в названии форума означают ширину колеи, ту самую, от которой отказались инициаторы проекта новой железнодорожной магистрали Rail Baltic, должной пройти из Германии через Польшу, Литву и Латвию до Эстонии.

Коридор "Евразия" и новый Шелковый путь

"Стратегическое партнерство 1520" является специализированным международным форумом по железнодорожной проблематике. Ключевая идея форума стала содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок.

Порядка 1400 специалистов из более чем 30 государств обсудили важнейшие аспекты функционирования железнодорожного комплекса: оптимизацию перевозочного процесса, модернизацию транспортной инфраструктуры, привлечение инвестиций и производство современного подвижного состава.

В работе венского форума в тесном взаимодействии с топ-менеджерами железных дорог, национальных перевозочных предприятий, компаний-операторов подвижного состава, производителей железнодорожной техники, а также логистических, лизинговых, страховых и экспедиторских предприятий из России, Азербайджана, Казахстана, Австрии, Беларуси, Италии и других стран Европы приняли участие представители государственного акционерного общества "Эстонские железные дороги".

Безопасность на железных дорогах Эстонии нарушена "из экономии" >>

Знаменательно, что открыли форум заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих на правах хозяина и министр транспорта РФ Максим Соколов, что подчеркнуло особую роль России в европейском железнодорожном сообщении. По мнению Гюртлиха, проект продления широкой колеи в Европу выглядит дешевле по сравнению с продлением узкой колеи (шириной 1435* мм) в Азию.

© Foto: © forum1520

Форум "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

Центральным мероприятием форума стала пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой были рассмотрены возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии были посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности колеи 1520 и 1435.

Широкая колея предпочтительней узкой

Примечательно, что на фоне запущенного в странах Балтии и Польше проекта строительства Rail Baltic с узкой колеей 1435 мм одним из приоритетных для Центральной Европы является совместный с Россией проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Договорились: трассу Rail Baltic утвердили все страны Балтии >

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Итоги форума

Итогом международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" стало подписание нескольких важных соглашений между российскими и европейскими железнодорожными компаниями.

Дополнения к соглашению о сотрудничестве подписали между собой ОАО "РЖД" и АО "Австрийские федеральные железные дороги" (ÖBB). Меморандум о сотрудничестве по проработке возможности владения акциями совместного предприятия подписали ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита Китай-Европа. Совместная инициатива направлена на формирование транспортной услуги нового качества на евразийском железнодорожном пространстве, а ключевым обеспечивающим условием является формирование устойчивой технологической, информационной и сервисной платформы взаимодействия всех участников в целях переключения грузопотоков в сообщении Китай-ЕС на железнодорожный транспорт.

Меморандум о взаимопонимании о создании совместного транспортного продукта в рамках реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай-Европа подписали АО "ОТЛК", Калининградская железная дорога и ОАО "Калининградский морской торговый порт". АО "ОТЛК", Калининградская железная дорога и ООО "Балтийская Стивидорная Компания" также подписали меморандум о взаимопонимании о создании совместного транспортного продукта в рамках реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай-Европа.

Аристов: Rail Baltic помешает Эстонии восстановить грузопоток из РФ >

*1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

<https://zemlyaki.name/baltya/estonya/193079-Zabudte-pro-rail-baltic.html>

Ratel.kz, Алматы, 22 февраля 2018

RNS.ONLINE: "Россия прорабатывает с Казахстаном и Белоруссией проект транспортного коридора из Китая в Европу "Евразия" - Предварительная базовая трассировка линии по территории РФ и Казахстана высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора из Китая в Европу "Евразия" согласована, в настоящее время Россия в рамках рабочих групп с Казахстаном и Белоруссией прорабатывают проект, рассказал в рамках пленарной дискуссии форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене генеральный директор РЖД Олег БЕЛОЗЁРОВ.

http://www.ratel.kz/raw/kazahstantsy_stali_menshe_vyskazyvat_svoe_mnenie_v_internete

Военное Обозрение, 22 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довезти товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-Прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос, а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится.

Собственно именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем, 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому, задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в нем европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом, многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica это чисто политический проект и инвестиции в него никогда не окупятся.

Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520-мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому, просто нет

смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап, предварительного проектирования. То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы, будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое по замыслу участников должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы, по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так хUDEЮЩИЕ бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту вглубь континента. А значит, они появятся.

<https://topwar.ru/136536-russkiy-transportnyy-koridor-v-serdce-evropy.html>

Апрел, 22 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довести товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию ан 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают пи помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-Прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос, а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится.

Собственно именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем, 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому, задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в нем европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом, многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica это чисто политический проект и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520-мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому, просто нет смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке "русская колея"

от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап, предварительного проектирования. То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы, будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое по замыслу участников должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы, по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так хUDEЮЩИЕ бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту вглубь континента. А значит, они появятся.

<https://apral.ru/2018/02/22/russkij-transportnyj-koridor-v-serdtse-evropy.html>

Sputnik, 21 февраля 2018

Россия построит свою колею до Вены: китайские товары обогнут Латвию
Объем транзита из Китая в Европу увеличивается, и Россия активно работает с партнерами, чтобы привлечь грузы, один из маршрутов - через Украину и Словакию до Вены, куда планируется проложить широкую колею, чтобы сократить время на "переобувание" поездов на узкую колею

РИГА, 21 фев - Sputnik. Латвийская железная дорога, а также транспортно-экспедиционная компания ИКАУ представят Латвию на форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который открылась 21 февраля в Вене. Главные темы встречи - Новый шелковый путь и строительство ширококолейной дороги до Вены, передает РИА Новости.

В рамках форума железнодорожники стран СНГ, Балтии и Европы обсудят также привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты.

Открыли мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих. Делегацию РЖД на форуме возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Латвийские участники среди спикеров не заявлены.

Участие в заседаниях форума примут представители железных дорог Австрии, Беларуси, Латвии, Литвы, Эстонии, Польши, а также российских и европейских компаний в сфере грузоперевозок, а также чиновники из Еврокомиссии.

1520 миллиметров - ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет более 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Новый шелковый путь

Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435.

В рамках проекта международных перевозок Китай - Европа (Новый шелковый путь) с 2011 года были открыты около 60 маршрутов, связывающих китайские города с европейскими. В настоящее время практически все перевозки проходят через Польшу и Беларусь, а также Германию.

Латвия, как и другие страны Балтии, также надеется стать частью Нового шелкового пути, товары, на которые может рассчитывать балтийская страна, предпочтительно дальше отправлять морем в Германию, другие маршруты длиннее. До сих пор через Латвию прошел только один контейнерный поезд из Китая. Новый маршрут контейнерного поезда Урумчи - Алтынколь - Рига - Роттердам был организован при сотрудничестве китайских, казахских, российских и латвийских железных дорог.

Широкая колея до Вены

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от словацкой Кошице до Братиславы и Вены и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра. Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Предполагается, что новый маршрут широкой колеи от Кошице до Вены позволит сократить время доставки грузов из Азии в Европу до 15 дней.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

По словам генерального директора "Австрийских железных дорог" (ÖBB Holding AG) Андреаса Маттэ, инвестиции в строительство оцениваются в 6,7 миллиарда евро.

"Что касается расходов на строительство, ожидается 6,7 миллиарда евро. Ожидаем, что 8,5 миллиардов долларов составит сумма строительства до 2033 года. Это включает в себя инфляцию. Мы в бизнес-плане исходим из конечных сумм", - сообщил Маттэ в середине ноября на мероприятии, организованном Ассоциацией европейского бизнеса (АЕБ).

По словам Маттэ, сейчас стороны находятся на стадии изучения привлекательности этого проекта и готовят документы по экологическому аспекту.

"Венгерский" маршрут

Ранее через Россию, Словакию и Украину уже был организован контейнерный маршрут из Китая - в Венгрию. Оператором контейнерного сервиса "дочка" "РЖД Логистики" Far East Land Bridge (FELB), экспедитором по России - "РЖД

Логистика", подвижной состав, оборудование и терминальные услуги для обработки груза предоставил "Трансконтейнер". Партнером проекта также выступило ZSSK Cargo - дочернее общество Словацких железных дорог.

Первый поезд из 41 сорокафутового контейнера с одеждой, электроникой и различным оборудованием отправился из города Чанша (провинция Хунань) 27 мая 2017 года и 15 июня прибыл в Будапешт (Венгрия). Таможенная очистка груза, фитоконтроль, а также перегрузка на узкую колею происходила на терминале "Трансконтейнера" в Добре (Словакия). Транзитное время в пути следования по территории стран колеи 1520 миллиметров составило 13 дней, при этом транспортировка по территории Монголии заняла 3 дня, России - 7 дней, Украины - 3 дня.

<https://ru.sputniknews.lv.com/world/20180221/7460678/russia-zheleznaja-doroga-koleja-1520-vena-tranzit-kitajskie-tovary.html>

Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации ,

21 февраля 2018

21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену

Министр выступил на открытии Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В своем выступлении он отметил, что общая заинтересованность и стремление к партнерству убеждает в важности поднимаемых на форуме вопросов, эффективное решение которых гарантирует устойчивое и сбалансированное развитие экономик наших стран.

Одним из ключевых вызовов времени М. Соколов назвал развитие инфраструктуры до уровня, когда транспортная коммуникация на евразийском пространстве будет осуществляться без барьеров и технологических ограничений, а срок доставки груза из Азии в Европу по железной дороге будет составлять считанные дни.

"Безусловно, железная дорога сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны всех видов транспорта - морского, автомобильного и авиационного, - сказал М. Соколов. - Полагаю, что одной из целей настоящего форума должна стать выработка согласованного стратегического видения реализации конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с альтернативными видами перевозки".

По его словам, доставка грузов в евроазиатском сообщении по железной дороге является наиболее оптимальной: у морского транспорта она выигрывает в скорости и отсутствии сезонных и погодных ограничений, у авиaperевозчиков - в цене и грузоподъемности.

Это подтверждается тем, что сегодня транзитный сервис по железной дороге пользуется высоким спросом среди грузоотправителей в Европе и Азии. Например, отмечается прирост транзитных контейнерных перевозок через территорию России в 2016 - 2017 гг. на 60% - до 415 тысяч ДФЭ. Такая динамика обеспечена преимущественно за счет роста контейнерных перевозок в направлении с востока на запад - за последние пять лет их объем увеличился в 13 раз.

Основываясь на оценке перспектив развития взаимной торговли между странами Европы и Азии, М. Соколов назвал абсолютно реальной возможность достижения

в ближайшие несколько лет объема железнодорожного транзита в 1 миллион ДФЭ.

Решению этой задачи будет способствовать развитие международных транспортных коридоров, создание новых эффективных маршрутов доставки грузов, работа по модернизации железнодорожных пограничных переходов и повышению их пропускной способности, что позволит создать дополнительные условия для увеличения объемов перевозок грузов на евроазиатских маршрутах.

Ключевыми аспектами в развитии транспортных систем в мире Министр назвал повышение скоростей и широкое применение инновационных технологий. На сегодняшний день оптимизация условий перевозок позволила обеспечить среднюю скорость доставки грузов на маршруте Азия - Европа через территорию России на уровне 1000 км в сутки с перспективой дальнейшего роста. Однако в нынешних реалиях и этих скоростей для эффективной конкуренции может быть недостаточно. Сегодня в сообщении Европа - Азия авиация в тоннах перевозит больше высокодоходных грузов, чем железные дороги, при 5-кратно большем тарифе.

"Мы ожидаем от железнодорожников прорывных решений в области логистического бизнеса, включая перевозку грузов из Китая в Европу с использованием высокоскоростных магистралей, - сказал М. Соколов. - Продвижение проекта создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" отвечает широкому спектру государственных задач".

Наряду с развитием транзитного потенциала Евразийского экономического Союза обеспечивается сбалансированное социально-экономическое развитие на всем евразийском пространстве. Реализация проекта сомкнет контуры транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза и сформирует крупнейшую международную сеть ВСМ протяженностью более 50 тыс. км. Это позволит коренным образом изменить структуру трансконтинентальных перевозок и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В результате доставка груза из Китая в Европу может составить порядка 3 суток. Сейчас на это уходит 12-14 дней по суше, а по морю более 35 дней. Транзит грузов из Китая в Европу, по предварительным оценкам, может быть увеличен в 5 раз.

Особого внимания заслуживает проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. За счет исключения необходимости перевалки грузов на станциях стыкования "российской" и "европейской" колеи будет повышена конкурентоспособность логистических решений по доставке грузов между странами АТР и Центральной Европы.

Перспективный объем перевозки по новому коридору, согласно результатам предварительного ТЭО, должен составить от 16 до 24 млн. тонн в год в зависимости от сценария.

Наряду с технологической гармонизацией важной составляющей проекта М. Соколов считает формирование "бесшовной" - облегченной процедуры пересечения границ государств, через территории которых будет проходить новый коридор. Как известно, даже небольшие задержки в пути следования способны нивелировать технологический эффект проекта и усложнить ситуацию для грузоотправителя.

Ориентируясь на нынешние тренды в области развития глобальной экономики и торговли, Министр обратил внимание участников форума на тот факт, что объем евроазиатского транзита в любом случае будет увеличиваться. Вопрос заключается лишь в том - какое место в этом весьма перспективном сегменте логистического бизнеса займет железная дорога.

В этот же день М. Соколов встретился с Министром транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норбертом Хофером, принял участие в пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу другу другу". Также в присутствии Министра состоялось подписание соглашений между ОАО "РЖД" и государственной компанией "Австрийские федеральные железные дороги".

<https://www.mintrans.ru/press-center/news/8560>

Госновости.РФ, 21 февраля 2018

21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену

Министр выступил на открытии Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В своем выступлении он отметил, что общая заинтересованность и стремление к партнерству убеждает в важности поднимаемых на форуме вопросов, эффективное решение которых гарантирует устойчивое и сбалансированное развитие экономик наших стран.

Одним из ключевых вызовов времени М. Соколов назвал развитие инфраструктуры до уровня, когда транспортная коммуникация на евразийском пространстве будет осуществляться без барьеров и технологических ограничений, а срок доставки груза из Азии в Европу по железной дороге будет составлять считанные дни.

"Безусловно, железная дорога сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны всех видов транспорта - морского, автомобильного и авиационного, - сказал М. Соколов. - Полагаю, что одной из целей настоящего форума должна стать выработка согласованного стратегического видения реализации конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с альтернативными видами перевозки".

По его словам, доставка грузов в евроазиатском сообщении по железной дороге является наиболее оптимальной: у морского транспорта она выигрывает в скорости и отсутствии сезонных и погодных ограничений, у авиаперевозчиков - в цене и грузоподъемности.

Это подтверждается тем, что сегодня транзитный сервис по железной дороге пользуется высоким спросом среди грузоотправителей в Европе и Азии. Например, отмечается прирост транзитных контейнерных перевозок через территорию России в 2016 - 2017 гг. на 60% - до 415 тысяч ДФЭ. Такая динамика обеспечена преимущественно за счет роста контейнерных перевозок в направлении с востока на запад - за последние пять лет их объем увеличился в 13 раз.

Основываясь на оценке перспектив развития взаимной торговли между странами Европы и Азии, М. Соколов назвал абсолютно реальной возможность достижения в ближайшие несколько лет объема железнодорожного транзита в 1 миллион ДФЭ.

Решению этой задачи будет способствовать развитие международных транспортных коридоров, создание новых эффективных маршрутов доставки грузов, работа по модернизации железнодорожных пограничных переходов и повышению их пропускной способности, что позволит создать дополнительные условия для увеличения объемов перевозок грузов на евроазиатских маршрутах.

Ключевыми аспектами в развитии транспортных систем в мире Министр назвал повышение скоростей и широкое применение инновационных технологий. На сегодняшний день оптимизация условий перевозок позволила обеспечить среднюю скорость доставки грузов на маршруте Азия - Европа через территорию России на уровне 1000 км в сутки с перспективой дальнейшего роста. Однако в нынешних реалиях и этих скоростей для эффективной конкуренции может быть недостаточно. Сегодня в сообщении Европа - Азия авиация в тоннах перевозит больше высокодоходных грузов, чем железные дороги, при 5-кратно большем тарифе.

"Мы ожидаем от железнодорожников прорывных решений в области логистического бизнеса, включая перевозку грузов из Китая в Европу с использованием высокоскоростных магистралей, - сказал М. Соколов. - Продвижение проекта создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" отвечает широкому спектру государственных задач".

Наряду с развитием транзитного потенциала Евразийского экономического Союза обеспечивается сбалансированное социально-экономическое развитие на всем евразийском пространстве. Реализация проекта сомкнет контуры транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза и сформирует крупнейшую международную сеть ВСМ протяженностью более 50 тыс. км. Это позволит коренным образом изменить структуру трансконтинентальных перевозок и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В результате доставка груза из Китая в Европу может составить порядка 3 суток. Сейчас на это уходит 12-14 дней по суше, а по морю более 35 дней. Транзит грузов из Китая в Европу, по предварительным оценкам, может быть увеличен в 5 раз.

Особого внимания заслуживает проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. За счет исключения необходимости перевалки грузов на станциях стыкования "российской" и "европейской" колеи будет повышена конкурентоспособность логистических решений по доставке грузов между странами АТР и Центральной Европы.

Перспективный объем перевозки по новому коридору, согласно результатам предварительного ТЭО, должен составить от 16 до 24 млн. тонн в год в зависимости от сценария.

Наряду с технологической гармонизацией важной составляющей проекта М. Соколов считает формирование "бесшовной" - облегченной процедуры пересечения границ государств, через территории которых будет проходить новый коридор. Как известно, даже небольшие задержки в пути следования способны нивелировать технологический эффект проекта и усложнить ситуацию для грузоотправителя.

Ориентируясь на нынешние тренды в области развития глобальной экономики и торговли, Министр обратил внимание участников форума на тот факт, что объем евроазиатского транзита в любом случае будет увеличиваться. Вопрос заключается лишь в том - какое место в этом весьма перспективном сегменте логистического бизнеса займет железная дорога.

В этот же день М. Соколов встретился с Министром транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норбертом Хофером, принял участие в пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Также в присутствии Министра состоялось подписание соглашений между ОАО "РЖД" и государственной компанией "Австрийские федеральные железные дороги".

Эта публикация на сайте Минтранса

Минтранс

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет функции по выработке госполитики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.

[https://gov-news.ru/21-](https://gov-news.ru/21-%D1%84%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8F-%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%8C-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%87%D0%B0%D1%8F-%D0%BF%D0%BE%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%BA%D0%B0-%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0-%D1%80%D1%84-%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%B0-%D1%81%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D0%B2-%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%83/)

[%D1%84%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8F-%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%8C-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%87%D0%B0%D1%8F-%D0%BF%D0%BE%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%BA%D0%B0-%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0-%D1%80%D1%84-%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%B0-%D1%81%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D0%B2-%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%83/](https://gov-news.ru/21-%D1%84%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8F-%D1%81%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%8C-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%87%D0%B0%D1%8F-%D0%BF%D0%BE%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%BA%D0%B0-%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0-%D1%80%D1%84-%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%B0-%D1%81%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D0%B2-%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%83/)

Atyrau.4geo.ru, 21 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии
Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории

которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<http://atyrau.4geo.ru/news/show/2018/2/21/2043965331>

ГосНовости, 21 февраля 2018

Продление Транссиба - основной проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"

"Это отличная основа для финансового развития и для мирной жизни друг с другом", - считает руководитель Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоится 20-22 февраля 2018 г. в Вене, в отеле "Пале Хансен Кемпински Вена".

В сообщении РЖД говорится, что Российская Федерация и Австрийская Республика договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, и развития общих пассажирских перевозок, в том числе на рынках третьих стран. Работа идет в рамках общего учреждения Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009.

Акционеры общего учреждения Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с "российской" шириной колеи 1520 мм из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

До этого выбранный в процессе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Подписанный документ также подразумевает сотрудничество в сфере инновационных технологий. Его основной темой стал проект создания нового евразийского транспортного коридора, который подразумевает соединение Транссибирской автодороги со словацкой Кошице и Веной, передает РИА Новости.

Австрийская Республика заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что даст возможность Транссибирской железнодорожной автодороги соединить Азию с Европой. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением общего учреждения летом прошлого года.

"Работы по этому этапу (предварительного проектирования - ред.) начинаются зимой, в процессе него планируется продолжить действия по уменьшению затрат

и сокращению сроков строительства", - отмечается в материалах. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

<http://rusgosnews.com/2018/02/21/prodlenie-transsiba-osnovnoy-proekt-dlya-avstrii.html>

Единый Российский Рейтинг, 21 февраля 2018

21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену

Министр выступил на открытии Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В своем выступлении он отметил, что общая заинтересованность и стремление к партнерству убеждает в важности поднимаемых на форуме вопросов, эффективное решение которых гарантирует устойчивое и сбалансированное развитие экономик наших стран. Одним из ключевых вызовов времени М. Соколов назвал развитие инфраструктуры до уровня, когда транспортная коммуникация на евразийском пространстве будет осуществляться без барьеров и технологических ограничений, а срок доставки груза из Азии в Европу по железной дороге будет составлять считанные дни. "Безусловно, железная дорога сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны всех видов транспорта - морского, автомобильного и авиационного, - сказал М. Соколов. - Полагаю, что одной из целей настоящего форума должна стать выработка согласованного стратегического видения реализации конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с альтернативными видами перевозки". По его словам, доставка грузов в евроазиатском сообщении по железной дороге является наиболее оптимальной: у морского транспорта она выигрывает в скорости и отсутствии сезонных и погодных ограничений, у авиаперевозчиков - в цене и грузоподъемности. Это подтверждается тем, что сегодня транзитный сервис по железной дороге пользуется высоким спросом среди грузоотправителей в Европе и Азии. Например, отмечается прирост транзитных контейнерных перевозок через территорию России в 2016 - 2017 гг. на 60% - до 415 тысяч ДФЭ. Такая динамика обеспечена преимущественно за счет роста контейнерных перевозок в направлении с востока на запад - за последние пять лет их объем увеличился в 13 раз. Основываясь на оценке перспектив развития взаимной торговли между странами Европы и Азии, М. Соколов назвал абсолютно реальной возможность достижения в ближайшие несколько лет объема железнодорожного транзита в 1 миллион ДФЭ. Решению этой задачи будет способствовать развитие международных транспортных коридоров, создание новых эффективных маршрутов доставки грузов, работа по модернизации железнодорожных пограничных переходов и повышению их пропускной способности, что позволит создать дополнительные условия для увеличения объемов перевозок грузов на евроазиатских маршрутах. Ключевыми аспектами в развитии транспортных систем в мире Министр назвал повышение скоростей и широкое применение инновационных технологий. На сегодняшний день оптимизация условий перевозок позволила обеспечить среднюю скорость доставки грузов на маршруте Азия - Европа через территорию России на уровне 1000 км в сутки с перспективой дальнейшего роста. Однако в нынешних реалиях

и этих скоростей для эффективной конкуренции может быть недостаточно. Сегодня в сообщении Европа - Азия авиация в тоннах перевозит больше высокодоходных грузов, чем железные дороги, при 5-кратно большем тарифе. "Мы ожидаем от железнодорожников прорывных решений в области логистического бизнеса, включая перевозку грузов из Китая в Европу с использованием высокоскоростных магистралей, - сказал М. Соколов. - Продвижение проекта создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" отвечает широкому спектру государственных задач". Наряду с развитием транзитного потенциала Евразийского экономического Союза обеспечивается сбалансированное социально-экономическое развитие на всем евразийском пространстве. Реализация проекта сомкнет контуры транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза и сформирует крупнейшую международную сеть ВСМ протяженностью более 50 тыс. км. Это позволит коренным образом изменить структуру трансконтинентальных перевозок и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта. В результате доставка груза из Китая в Европу может составить порядка 3 суток. Сейчас на это уходит 12-14 дней по суше, а по морю более 35 дней. Транзит грузов из Китая в Европу, по предварительным оценкам, может быть увеличен в 5 раз. Особого внимания заслуживает проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. За счет исключения необходимости перевалки грузов на станциях стыкования "российской" и "европейской" колеи будет повышена конкурентоспособность логистических решений по доставке грузов между странами АТР и Центральной Европы. Перспективный объем перевозки по новому коридору, согласно результатам предварительного ТЭО, должен составить от 16 до 24 млн. тонн в год в зависимости от сценария. Наряду с технологической гармонизацией важной составляющей проекта М. Соколов считает формирование "бесшовной" - облегченной процедуры пересечения границ государств, через территории которых будет проходить новый коридор. Как известно, даже небольшие задержки в пути следования способны нивелировать технологический эффект проекта и осложнить ситуацию для грузоотправителя. Ориентируясь на нынешние тренды в области развития глобальной экономики и торговли, Министр обратил внимание участников форума на тот факт, что объем евроазиатского транзита в любом случае будет увеличиваться. Вопрос заключается лишь в том - какое место в этом весьма перспективном сегменте логистического бизнеса займет железная дорога. В этот же день М. Соколов встретился с Министром транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норбертом Хофером, принял участие в пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Также в присутствии Министра состоялось подписание соглашений между ОАО "РЖД" и государственной компанией "Австрийские федеральные железные дороги".

<https://vsetk.ru/company/10/news/26593/>

НВ Бизнес, 21 февраля 2018

Украина, Россия, Словакия и Австрия договорились о строительстве "широкой" ж/д колеи до Вены

Акционеры совместной компании Breitspur Planungsgesellschaft, созданной с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства

железнодорожной линии с широкой колеей (1520 мм) из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

Об этом говорится в материалах к бизнес-форуму Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа, передает агентство Интерфакс-Украина.

В рамках форума участники обсудили механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

"Работы по этому этапу (предварительного проектирования - ред.) начинаются в феврале, в ходе него планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - отмечается в материалах.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и формирования в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер заявил, что завершение строительства линии ожидается в 2033 году. При этом он добавил, что национальная правительственная программа предполагает ускорение согласовательных процедур. "Мы сначала делаем проектирование, потом приходим к выводу, что это не плохо для экологии. Я надеюсь, что через несколько лет этот процесс будет завершен. Мы хотим в 2033 году ввести эту железную дорогу в эксплуатацию", - сказал он.

Финансовый вопрос пока открыт, сказал министр, хотя и выразил мнение, что "проект многократно окупится для Австрии, поскольку наблюдается рост грузоперевозок".

"Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов", - добавил глава министерства транспорта РФ Максим Соколов.

<https://biz.nv.ua/markets/ukraina-rossija-slovakija-i-avstrija-dohovorilis-o-stroitelstve-shirokoj-zhd-kolei-do-veny-2453266.html>

ADY, 21 февраля 2018

В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

20-22 февраля 2018 года в Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

В мероприятии принимают участие руководители железнодорожных, транспортных, логистических компаний, машиностроительных предприятий, а также соответствующих ведомств Азербайджана и России.

Азербайджан на форуме представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым.

В работе форума принимают участие министр транспорта РФ Максим Соколов, министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер, председатель правления ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров,

гендиректор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, председатель Международного комитета железнодорожного транспорта Жан-Люк Дюфорно, вице-президент по развитию международной деятельности железных дорог Италии Джовани Рокка, президент FERRMED Хоан Аморос, а также руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, международных профильных организаций и банковской сферы.

В рамках форума состоится пленарная дискуссия по проектам "Евразия и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности колеи 1520 и 1435.

На форуме выступил заместитель председателя ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов, рассказав об огромном значении форума для расширения стратегического партнерства. По его словам, расположенный на стыке Европы и Азии Азербайджан активно участвует в претворении в жизнь международных проектов.

Он подробно проинформировал участников мероприятия о транспортных коридорах "Север-Юг", "Юг-Запад", "Восток-Запад" и, в особенности, о железной дороге Баку-Тбилиси-Карс, открытие которой состоялось в октябре прошлого года.

В рамках форума ожидается подписание международных соглашений о сотрудничестве.

<https://ady.az/ru/news/read/676/43>

Customsforum.ru, 21 февраля 2018

"ТрансКонтейнер" вместе с Rail Cargo Austria AG изучит возможность создания СП в Австрии

Логисты также подумывают об обеспечении регулярного магистрального железнодорожного и интермодального сообщения между Центральной и Южной Европой, Россией, Центральной и Восточной Азией

21 февраля в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" стороны подписали в Вене меморандум о стратегическом сотрудничестве.

Как пояснили в пресс-службе компании, в задачу совместного предприятия будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности. А вот стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай-Европа-Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт".

<https://customsforum.ru/news/business/transkonteyner-vmeste-s-rail-cargo-austria-ag-izuchit-vozmozhnost-sozdaniya-sp-v-avstrii-548886.html>

Newsmir.info, 21 февраля 2018

Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию. Акционеры совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с "российской" шириной колеи 1520 мм из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 г.

Документация по технико-экономическому обоснованию передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Вене 20-22 февраля. На нем рассматриваются механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

В материалах к форуму отмечается, что объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 г. увеличились в 3 раза, до 523,3 тыс. тонн, в том числе в экспортном сообщении - в 6 раз (+350,3 тыс. тонн) в связи с "началом перевозок железной руды" (+330,8 тыс. тонн). Также хорошую динамику продемонстрировали контейнерные перевозки, в 2017 г. было перевезено 11,9 тыс. TEU экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В целом в 2017 г. по территории России перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в 2016 г. Развивается транзит в сообщении Китай-Европа: в 2017 г. перевезено 277 тыс. TEU - 67% от всех транзитных контейнерных грузов. Рост объемов перевозок на этом направлении составил 80%.

<http://newsmir.info/1151671>

Новости обо всем, 19 февраля 2018

При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум 20 февраля в Вене начнет работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В нем примут участие 250 делегатов из 24 стран, сообщил организатор мероприятия - компания "Бизнес Диалог".

Ключевым событием форума станет пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой будут обсуждаться возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Ожидается, что участниками диалога станут министр транспорта России Максим Соколов, генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, первый заместитель генерального директора ГК "Ростех", председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, председатель правления, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Вазар, генеральный директор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и первый заместитель президента-председателя правления Банка ВТБ (ПАО) Юрий Соловьев.

Темами специальных сессий международного железнодорожного бизнес-форума станут "Евро-азиатская логистика. Монетизация расстояний", "Финансирование инфраструктуры. За чей счет", "Строительство железных дорог. Подходы и технологии", "Интероперабельность 1520 и 1435. Как стереть границы" и "Дорога развития. Социально-экономические эффекты".

Планируется, что в рамках форума состоится подписание международных соглашений о сотрудничестве.

Напомним, международный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520" призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии для формирования целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров и создания максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Генеральный информационный партнер форума - информационное агентство ТАСС.

Ознакомиться с программой Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" можно на сайте мероприятия.

При информационной поддержке ТАСС в Вене пройдет железнодорожный форум

https://newsae.ru/novosti/19-02-2018/pri_informacionnoy_podderzhke_tass_v_vene_proydet_zheleznodorozhnyy_forum/

Посольство Республики Казахстан в РФ, 21 февраля 2018

ОАО "РЖД" провело трассировку ВСМ "Евразия" по территории РФ и Казахстана
ОАО "Российские железные дороги" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия". Об этом сообщил генеральный директор компании Олег Белозеров в рамках пленарной дискуссии форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Объем перевозки контейнеров год к году растет в разы. И вопрос как доставить груз потребителю на территорию Европы за 2-3 дня. Одним из основных

направлений является проект высокоскоростного движения из Китая в Европу "Евразия". Предварительная оценка проекта показала экономическую целесообразность и бюджетную эффективность для всех участников. Уже согласована базовая трассировка линии по территории РФ и Казахстана. Работаем в рамках рабочих групп по этому проекту с коллегами из Казахстана и Беларуси", - отметил глава РЖД.

По его словам, высокоскоростная магистраль "Евразия" "должна объединить скоростные системы Европы и Китая и тогда мы сможем создать абсолютно новую модель высокоскоростного движения на Евро-Азиатском континенте".

По графику "РЖД" строительство магистрали для пассажирских перевозок должно начаться в 2018 году и завершиться в 2023-м. В 2026 году планируется запустить перевозки грузов. Прогнозируется, что к 2050 году по магистрали будет ежегодно перевозиться 20 млн. тонн грузов и почти 37 млн. пассажиров.

Если действительно будут запущены высокоскоростные поезда, такие, как японский "Синкансен" или французский TGV, поездка из Пекина в Гамбург займет около 20 часов. Авиаперелет требует примерно 10 часов.

http://kazembassy.ru/rus/press_centр/novosti/?cid=0&rid=1448

Виртуальная таможня, 22 февраля 2018

В Вену по широкой колее

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии
Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он.

- Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

http://vch.ru/event/view.html?alias=v_venu_po_schirokoi_kolee

Виртуальная таможня, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее
Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и реформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

http://vch.ru/event/view.html?alias=perevozka_kontreilerami_v_kaliningrad_obhoditsya_v_2_raza_bystree

Logirus.ru, 22 февраля 2018

Россия и Австрия войдут в единую и широкую колею ради грузовой взаимности

Ввести новую линию, которая свяжет Вену с Владивостоком, планируется в 2033 году

Для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, ОАО "Российские железные дороги" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, сообщает ТАСС.

Это произошло в первый день работы Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Соглашение, в частности, предусматривает продолжение сотрудничества в рамках проекта по строительству ширококолейной железной дороги из РФ до Братиславы и Вены.

Ввести новую линию в эксплуатацию планируется в 2033 году. Об этом на брифинге в рамках форума сообщил министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер. Также он добавил, что финансовый вопрос пока открыт. Обошел вопрос стоимости программы и министр транспорта РФ Максим Соколов.

- Пока мы не можем делать более конкретных оценок, поскольку у нас еще нет проекта. Для начала нужно подтверждение всех стран, по территории которых пройдет широкая колея, что действительно этот проект целесообразен и реализуем. Среди потенциальных инвесторов мы видим и ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе активно работающих на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов, - заявил господин Соколов.

Объемы международных перевозок грузов в сообщении "Россия-Австрия" в 2017 году выросли в три раза, по сравнению с предыдущим годом и составили 523,3 тысяч тонн, сообщает информагентство RNS со ссылкой на материалы к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Перевозки грузов в экспортном сообщении за отчетный период выросли в шесть раз, до 350,3 тысяч тонн, что связывают с началом поставок железной руды. Объем контейнерных перевозок также продемонстрировал рост, хотя и менее впечатляющий. За прошлый год между Россией и Австрией было перевезено 11 900 TEU экспортно-импортных и транзитных грузов. Это на 27,7% больше, чем в 2016-м.

Напомним, что в конце августа 2017-го Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии представило экономическое обоснование "широкой колеи" от словацкой Кошице до Вены. Строительство обойдется в €6,5 млрд. Новый участок позволит пустить поезда от Вены до Владивостока, то есть из Европы до Тихого океана. Пропускная способность дороги составит 20 000 поездов в год, а потенциальный грузопоток - 16-24 млн тонн в год. Внутренняя норма рентабельности ожидается на уровне 5-7%.

http://logirus.ru/news/transport/rossiya_i_avstriya_voydut_v_edinuyu_i_shirokuyu_koluyu_radi_gruzovoy_vzaimnosti.html

ADY, 22 февраля 2018

В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и России

В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоялась двусторонняя встреча между председателем ЗАО

"Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым и президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы.

По словам Джавида Гурбанова, МТК "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 га в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Напомним, соглашение относительно транспортного коридора "Север-Юг" достигнуто 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге между РФ, Ираном и Индией. Оно вступило в силу 21 мая 2002 года. Работая на полную мощность, этот международный транспортный коридор в состоянии обеспечить выход европейских стран, России, стран Центральной Азии и Кавказа к Персидскому заливу и Индии, а также интенсифицировать торговые связи прикаспийских стран с причерноморскими.

<https://ady.az/ru/news/read/678/43>

1NEWS.az, 22 февраля 2018

В Вене прошла встреча глав железных дорог Азербайджана и РФ

Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара, говорится в сообщении на сайте ЗАО "Азербайджанские железные дороги".

Данная встреча состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - отмечено в пресс-релизе.

По словам Д.Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре.

В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, О.Белозеров высоко оценил работу, проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг". По его словам,

необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Отметим, что коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, и его часть проходит через РФ, Азербайджан и Иран.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать 5 млн тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 млн тонн грузов.

<http://www.1news.az/news/v-vene-proshla-vstrecha-glav-zheleznyh-dorog-azerbaydzhana-i-rf>

Advis.ru, 22 февраля 2018

21 февраля состоялась рабочая поездка Министра транспорта РФ Максима Соколова в Вену.

Министр выступил на открытии Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В своем выступлении он отметил, что общая заинтересованность и стремление к партнерству убеждает в важности поднимаемых на форуме вопросов, эффективное решение которых гарантирует устойчивое и сбалансированное развитие экономик наших стран.

Одним из ключевых вызовов времени М. Соколов назвал развитие инфраструктуры до уровня, когда транспортная коммуникация на евразийском пространстве будет осуществляться без барьеров и технологических ограничений, а срок доставки груза из Азии в Европу по железной дороге будет составлять считанные дни.

"Безусловно, железная дорога сталкивается с жесткой конкуренцией со стороны всех видов транспорта - морского, автомобильного и авиационного, - сказал М. Соколов. - Полагаю, что одной из целей настоящего форума должна стать выработка согласованного стратегического видения реализации конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по сравнению с альтернативными видами перевозки".

По его словам, доставка грузов в евроазиатском сообщении по железной дороге является наиболее оптимальной: у морского транспорта она выигрывает в скорости и отсутствии сезонных и погодных ограничений, у авиаперевозчиков - в цене и грузоподъемности.

Это подтверждается тем, что сегодня транзитный сервис по железной дороге пользуется высоким спросом среди грузоотправителей в Европе и Азии. Например, отмечается прирост транзитных контейнерных перевозок через территорию России в 2016 - 2017 гг. на 60% - до 415 тысяч ДФЭ. Такая динамика обеспечена преимущественно за счет роста контейнерных перевозок в направлении с востока на запад - за последние пять лет их объем увеличился в 13 раз.

Основываясь на оценке перспектив развития взаимной торговли между странами Европы и Азии, М. Соколов назвал абсолютно реальной возможность достижения в ближайшие несколько лет объема железнодорожного транзита в 1 миллион ДФЭ.

Решению этой задачи будет способствовать развитие международных транспортных коридоров, создание новых эффективных маршрутов доставки грузов, работа по модернизации железнодорожных пограничных переходов и

повышению их пропускной способности, что позволит создать дополнительные условия для увеличения объемов перевозок грузов на евроазиатских маршрутах. Ключевыми аспектами в развитии транспортных систем в мире Министр назвал повышение скоростей и широкое применение инновационных технологий. На сегодняшний день оптимизация условий перевозок позволила обеспечить среднюю скорость доставки грузов на маршруте Азия - Европа через территорию России на уровне 1000 км в сутки с перспективой дальнейшего роста. Однако в нынешних реалиях и этих скоростей для эффективной конкуренции может быть недостаточно. Сегодня в сообщении Европа - Азия авиация в тоннах перевозит больше высокодоходных грузов, чем железные дороги, при 5-кратно большем тарифе.

"Мы ожидаем от железнодорожников прорывных решений в области логистического бизнеса, включая перевозку грузов из Китая в Европу с использованием высокоскоростных магистралей, - сказал М. Соколов. - Продвижение проекта создания высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" отвечает широкому спектру государственных задач".

Наряду с развитием транзитного потенциала Евразийского экономического Союза обеспечивается сбалансированное социально-экономическое развитие на всем евразийском пространстве. Реализация проекта сомкнет контуры транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза и сформирует крупнейшую международную сеть ВСМ протяженностью более 50 тыс. км. Это позволит коренным образом изменить структуру трансконтинентальных перевозок и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В результате доставка груза из Китая в Европу может составить порядка 3 суток. Сейчас на это уходит 12-14 дней по суше, а по морю более 35 дней. Транзит грузов из Китая в Европу, по предварительным оценкам, может быть увеличен в 5 раз.

Особого внимания заслуживает проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. За счет исключения необходимости перевалки грузов на станциях стыкования "российской" и "европейской" колеи будет повышена конкурентоспособность логистических решений по доставке грузов между странами АТР и Центральной Европы.

Перспективный объем перевозки по новому коридору, согласно результатам предварительного ТЭО, должен составить от 16 до 24 млн. тонн в год в зависимости от сценария.

Наряду с технологической гармонизацией важной составляющей проекта М. Соколов считает формирование "бесшовной" - облегченной процедуры пересечения границ государств, через территории которых будет проходить новый коридор. Как известно, даже небольшие задержки в пути следования способны нивелировать технологический эффект проекта и осложнить ситуацию для грузоотправителя.

Ориентируясь на нынешние тренды в области развития глобальной экономики и торговли, Министр обратил внимание участников форума на тот факт, что объем евроазиатского транзита в любом случае будет увеличиваться. Вопрос заключается лишь в том - какое место в этом весьма перспективном сегменте логистического бизнеса займет железная дорога.

В этот же день М. Соколов встретился с Министром транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норбертом Хофером, принял участие в пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу". Также в присутствии Министра состоялось подписание соглашений

между ОАО "РЖД" и государственной компанией "Австрийские федеральные железные дороги".

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=DBE5B5C1-888A-BC4D-AED7-D6C1B1AB2216

Транспортная безопасность, 22 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии
Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10

тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<http://atb-tsa.ru/archives/11409>

Rrlogistic.ru, 22 февраля 2018

Россия и Австрия войдут в единую и широкую колею ради грузовой взаимности. Ввести новую линию, которая свяжет Вену с Владивостоком, планируется в 2033 году.

Для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, ОАО "Российские железные дороги" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, сообщает ТАСС.

Это произошло в первый день работы Международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Соглашение, в частности, предусматривает продолжение сотрудничества в рамках проекта по строительству ширококолейной железной дороги из РФ до Братиславы и Вены.

Ввести новую линию в эксплуатацию планируется в 2033 году. Об этом на брифинге в рамках форума сообщил министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер. Также он добавил, что финансовый вопрос пока открыт. Обошел вопрос стоимости программы и министр транспорта РФ Максим Соколов.

- Пока мы не можем делать более конкретных оценок, поскольку у нас еще нет проекта. Для начала нужно подтверждение всех стран, по территории которых пройдет широкая колея, что действительно этот проект целесообразен и реализуем. Среди потенциальных инвесторов мы видим и ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе активно работающих на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов, - заявил господин Соколов.

Объемы международных перевозок грузов в сообщении "Россия-Австрия" в 2017 году выросли в три раза, по сравнению с предыдущим годом и составили 523,3 тысяч тонн, сообщает информагентство RNS со ссылкой на материалы к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Перевозки грузов в экспортном сообщении за отчетный период выросли в шесть раз, до 350,3 тысяч тонн, что связывают с началом поставок железной руды. Объем контейнерных перевозок также продемонстрировал рост, хотя и менее впечатляющий. За прошлый год между Россией и Австрией было перевезено 11 900 TEU экспортно-импортных и транзитных грузов. Это на 27,7% больше, чем в 2016-м.

Напомним, что в конце августа 2017-го Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии представило экономическое обоснование "широкой колеи" от словацкой Кошице до Вены. Строительство обойдется в €6,5 млрд. Новый участок позволит пустить поезда от Вены до Владивостока, то есть из Европы до Тихого океана. Пропускная способность дороги составит 20 000 поездов в год, а потенциальный грузопоток - 16-24 млн тонн в год. Внутренняя норма рентабельности ожидается на уровне 5-7%.

<http://rrlogistic.ru/2018/rossiya-i-avstriya-vojdut-v-edinuyu-i-shirokuyu-koleyu-radi-gruzovoj-vzaimnosti/>

Фонд Транспортная безопасность (tb-inform.ru), Москва, 22 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии
Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<http://tb-inform.ru/rossijskaya-zheleznodorozhnaya-magistral-1520-protyanetsya-do-avstrii/>

Сводка независимых новостей, 22 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довезти товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, только 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно следовательно до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно следовательно так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно следовательно задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не

пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся.

Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а кончать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли вероятно. Европейцы по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так хUDEЮЩИЕ бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<http://svodka.net/analitika/obozrenie/47917>

Транспорт Российской Федерации , 22 февраля 2018

Создание ширококолейной железной дороги из России в Австрию входит в предпроектную стадию

В СП Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии 1520 мм из России до Братиславы и Вены, утвержден переход к этапу предварительного проектирования.

Об этом сообщает Интерфакс.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в его ходе планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, компания Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Документация по ТЭО передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

<http://rostransport.com/news/19272/>

SalamNews.org, 22 февраля 2018

В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и России

Баку, 22 февраля, SalamNews. В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоялась двусторонняя встреча между председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым и президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы, передает SalamNews.

По словам Джавида Гурбанова, МТК "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 га в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут. Напомним, соглашение относительно транспортного коридора "Север-Юг" достигнуто 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге между РФ, Ираном и Индией. Оно вступило в силу 21 мая 2002 года. Работая на полную мощность, этот международный транспортный коридор в состоянии обеспечить выход европейских стран, России, стран Центральной Азии и Кавказа к Персидскому заливу и Индии, а также интенсифицировать торговые связи прикаспийских стран с причерноморскими.

<http://salamnews.org/ru/news/read/304867>

Minval.az, 22 февраля 2018

Главы железных дорог Азербайджана и России обсудили возможности сотрудничества

Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара.

Как передает Тренд, об этом говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

<http://minval.az/news/123766315>

Единый транспортный Trans.ru, 22 февраля 2018

Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться

Перевозки контейнеров в 2040-м году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн. TEU, из которых 3 млн. TEU потребуются доставлять по сети железных дорог. В связи с этим возникает вопрос о том, как обеспечить подобный рост объемов? Готовы ли к этому железнодорожники?

Поезда должны ходить как часы

Эти вопросы оказались в центре дискуссий на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Причины - морские сервисы не в полной мере удовлетворяют потребности клиентов.

В частности, система ротаций флота на европейском направлении имеет ограничения. Они, кстати, накладывают свои особенности и на развитие некоторых европейских морских терминалов.

Расчеты показывают: для того, чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по маршруту примерно один раз в полчаса.

При этом нельзя не учитывать, что по рельсам придется пропускать еще и пассажирские составы. Вот почему вопрос о повышении эффективности работы железных дорог - на повестке дня.

Что решит одно окно в ЕС?

Первое, на что следует обратить внимание: сейчас максимальная длина поездов достигает около 600 м. Вождение сдвоенных составов увеличивает этот показатель до 1,2 тыс. м. В таком случае максимальная масса поезда может достигать 4,2 тыс. тонн, что позволит передавать транзит с сети РЖД с минимальным переломом веса.

Как отметил глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч, в странах ЕС в 2016-м году был принят четвертый железнодорожный пакет, первые результаты внедрения положений которого на практике ожидаются в июле 2019-го.

Это означает, что все решения в дальнейшем будут приниматься через одно окно - созданное специально для этого железнодорожное европейское агентство. Именно оно будет устанавливать стандарты обеспечения безопасности движения, определять параметры используемой в ЕС железнодорожной автоматики и телемеханики, а также типы подвижного состава.

Таким образом, для реализации проекта наращивания железнодорожного транзита необходимо уже сейчас предусмотреть параметры работы европейских транспортных коридоров, чтобы избежать нестыковок в будущем.

Под таким углом зрения целесообразно синхронизировать целевые показатели эффективности транзитных железнодорожных маршрутов не только внутри ЕС, но и в Китае, откуда в основном и будут поступать дополнительные объемы грузов, полагает президент компании Ferrimed Хоан Аморос.

В Европе для обработки удлиненных контейнерных поездов, передаваемых с сети РЖД, потребуется повысить эффективность и грузовых дворов. Пока только один из железнодорожных терминалов модернизирован из расчета принятия сдвоенных составов.

Пересмотра потребуют также требования к подвижному составу - прежде всего по оборудованию их соответствующими системами тормозов и сцепки. Наконец, должны быть внесены поправки в правила перевозки опасных грузов и рефконтейнеров.

Есть также ряд других узких мест для организации сквозного железнодорожного коридора из Азии в Европу. Однако они могут быть решены с помощью развития

современных систем управления движения и информационных технологий. В частности, это блокчейн, расширяющий возможности управления процессом перевозки грузов и улучшающий электронный документооборот.

Как полагают эксперты, инновации способны облегчить и таможенные процедуры. Скажем, при транзите контейнеров из Китая в ЕС их можно свести к минимуму, если использовать электронные пломбы.

Поворот в Вену

Сложнее решить вопросы, которые лежат в юридической плоскости. Напомним, что железнодорожный евро-азиатский коридор первоначально предполагалось провести через Украину. Он открывает наиболее удобный вариант движения по территории РФ. Особенно если продлить широкую колею до Вены через Братиславу и создать поблизости от них международный логистический центр.

Причем это прежде всего европейская инициатива, которая имеет большое значение для экономики стран ЕС. С подобной трактовкой согласны, в частности, председатель правления генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар и вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка.

Проект достаточно проработан: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Есть и северный вариант

Однако приходится признать, что сейчас при реализации концепции создания железнодорожного коридора из Китая в ЕС придется все-таки ориентироваться на так называемый северный вариант - организацию движения через Беларусь и Польшу.

Правда, он требует в первую очередь обустройства стыков, приграничных станций и модернизации железнодорожных терминалов. Это может расширить круг потенциальных грузовладельцев. Их следует искать прежде всего среди поставщиков автокомпонентов, фармацевтической продукции, промышленных изделий, продовольствия и ряда других дорогостоящих грузов. А все они довольно требовательны к качеству инфраструктуры.

Напомним, что к северному маршруту можно подключить Узбекистан и Казахстан. Для развития сообщения между КНР и Европой ОАО "РЖД" подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, "Беларуская чыгунка", Deutsche Bahn, "Казакстан темір жолы", "Улан-Баторская железная дорога" и Polskie Koleje Państwowe.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 12-14 дней. Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, способные улучшить предоставляемый сервис и ускорить движение, а также прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Заметим, что данный маршрут скорее дополняет, чем конкурирует с транспортным коридором, ведущим к российским морским портам Северо-Запада РФ. Уточним, что через Усть-Лугу проложено железнодорожно-паромное сообщение в Германию. В этом же русле развиваются продукты АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги, которые в рамках форума подписали меморандумы о взаимопонимании о развитии мультимодальных сервисов в сообщении Китай-ЕС с ОАО "Калининградский морской торговый порт" и ООО "Балтийская стивидорная компания".

Дискуссия, ведущая к партнерству

Железнодорожные перевозки через Беларусь и Польшу, как и железнодорожно-паромное сообщение через Усть-Лугу, также нацеливают выход транзита в первую очередь в Германию. Причем пилотные перевозки из Дунгуаня и Чунцина в Дуйсбург показали свою конкурентоспособность (в том числе с другими видами транспорта - например, авиационным, к которому стали все чаще прибегать отправители дорогостоящих грузов и дилеры интернет-торговли).

Это объясняет, почему в Австрии сегодня оказались особенно заинтересованы в развитии партнерства с российскими железными дорогами.

21-го февраля 2018-го года в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011-го года. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем.

Соглашение также предусматривает продолжение партнерства по развитию проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH, созданного в 2009-м году с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита между Китаем и Европой в целях привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Сложностей на пути создания железнодорожного моста из Азии в Европу немало, но и интерес к этой грандиозной идее значительный. В том числе, со стороны Китая - в рамках инициативы "Один пояс - один путь". Не случайно Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", организатором которого выступила компания "Бизнес Диалог", собрал свыше 400 делегатов из 29 стран, включая руководителей национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, международных профильных организаций и банковской сферы.

Транспортные пространства всегда выигрывают от того, что открываются клиентам.

<https://trans.ru/news/zheleznodorozhnyj-koridor-iz-kitaya-v-es-zhelaet-rasshiritsya>

Advis.ru, 22 февраля 2018

Железнодорожный коридор из Китая в ЕС желает расширяться

Перевозки контейнеров в 2040 году между странами АТР и ЕС могут увеличиться до 40 млн TEU, из которых 3 млн TEU потребуются доставлять по сети железных дорог. В связи с этим возникает вопрос о том, как обеспечить подобный рост объемов? Готовы ли к этому железнодорожники?

Поезда должны ходить как часы

Эти вопросы оказались в центре дискуссий на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Причины - морские сервисы не в полной мере удовлетворяют потребности клиентов.

В частности, система ротаций флота на европейском направлении имеет ограничения. Они, кстати, накладывают свои особенности и на развитие некоторых европейских морских терминалов.

Расчеты показывают: для того, чтобы железнодорожники вышли на запланированные объемы, потребуется обеспечить высокую интенсивность движения грузовых поездов на территории Европы - они должны проходить по маршруту примерно один раз в полчаса.

При этом нельзя не учитывать, что по рельсам придется пропускать еще и пассажирские составы. Вот почему вопрос о повышении эффективности работы железных дорог - на повестке дня.

Что решит одно окно в ЕС?

Первое, на что следует обратить внимание - сейчас максимальная длина поездов достигает около 600 м. Вождение сдвоенных составов увеличивает этот показатель до 1,2 тыс. м. В таком случае максимальная масса поезда может достигать 4,2 тыс. т, что позволит передавать транзит с сети РЖД с минимальным переломом веса.

Как отметил глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч, в странах ЕС в 2016 году был принят четвертый железнодорожный пакет, первые результаты внедрения положений которого на практике ожидаются в июле 2019-го.

Это означает, что все решения в дальнейшем будут приниматься через одно окно - созданное специально для этого железнодорожное европейское агентство. Именно оно будет устанавливать стандарты обеспечения безопасности движения, определять параметры используемой в ЕС железнодорожной автоматики и телемеханики, а также типы подвижного состава.

Таким образом, для реализации проекта наращивания железнодорожного транзита необходимо уже сейчас предусмотреть параметры работы европейских транспортных коридоров, чтобы избежать нестыковок в будущем.

Под таким углом зрения целесообразно синхронизировать целевые показатели эффективности транзитных железнодорожных маршрутов не только внутри ЕС, но и в Китае, откуда в основном и будут поступать дополнительные объемы грузов, полагает президент компании Ferrimed Хоан Аморос.

В Европе для обработки удлиненных контейнерных поездов, передаваемых с сети РЖД, потребуется повысить эффективность и грузовых дворов. Пока только один из железнодорожных терминалов модернизирован из расчета принятия сдвоенных составов.

Пересмотра потребуют также требования к подвижному составу - прежде всего по оборудованию их соответствующими системами тормозов и сцепки. Наконец, должны быть внесены поправки в правила перевозки опасных грузов и рефконтейнеров.

Есть также ряд других узких мест для организации сквозного железнодорожного коридора из Азии в Европу. Однако они могут быть решены с помощью развития современных систем управления движением и информационные технологии. В частности, это блокчейн, расширяющий возможности управления процессом перевозки грузов и улучшающий электронный документооборот.

Как полагают эксперты, инновации способны облегчить и таможенные процедуры. Скажем, при транзите контейнеров из Китая в ЕС их можно свести к минимуму, если использовать электронные пломбы.

Поворот в Вену

Сложнее решить вопросы, которые лежат в юридической плоскости. Напомним, что железнодорожный евро-азиатский коридор первоначально предполагалось провести через Украину. Он открывает наиболее удобный вариант движения по территории РФ. Особенно если продлить широкую колею до Вены через Братиславу и создать поблизости от них международный логистический центр.

Причем это прежде всего европейская инициатива, которая имеет большое значение для экономики стран ЕС. С подобной трактовкой согласны, в частности, председатель правления генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар и вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка.

Проект достаточно проработан: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Есть и северный вариант

Однако приходится признать, что сейчас при реализации концепции создания железнодорожного коридора из Китая в ЕС придется все-таки ориентироваться на так называемый северный вариант - организацию движения через Белоруссию и Польшу.

Правда, он требует в первую очередь обустройства стыков, приграничных станций и модернизации железнодорожных терминалов. Это может расширить круг потенциальных грузовладельцев. Их следует искать прежде всего среди поставщиков автокомпонентов, фармацевтической продукции, промышленных изделий, продовольствия и ряда других дорогостоящих грузов. А все они довольно требовательны к качеству инфраструктуры.

Напомним, что к северному маршруту можно подключить Узбекистан и Казахстан. Для развития сообщения между КНР и Европой ОАО "РЖД" подписало семистороннее соглашение об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов. Подписи под документом также поставили руководители групп China Railways, "Беларуская чыгунка", Deutsche Bahn, "Казакстан темір жолы", "Улан-Баторская железная дорога" и Polskie Koleje Państwowe.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 12-14 дней. Железные дороги России, Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Польши и Монголии договорились разрабатывать новые транспортно-логистические продукты, способные улучшить предоставляемый сервис и ускорить движение, а также прилагать усилия к созданию единых стандартов обслуживания.

Заметим, что данный маршрут скорее дополняет, чем конкурирует с транспортным коридором, ведущим к российским морским портам Северо-Запада РФ. Уточним, что через Усть-Лугу проложено железнодорожно-паромное сообщение в Германию. В этом же русле развиваются продукты АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги, которые в рамках форума подписали меморандумы о взаимопонимании о развитии мультимодальных сервисов в сообщении Китай - ЕС с ОАО "Калининградский морской торговый порт" и ООО "Балтийская стивидорная компания".

Дискуссия, ведущая к партнерству

Железнодорожные перевозки через Белоруссию и Польшу, как железнодорожно-паромное сообщение через Усть-Лугу, также нацеливают выход транзита в первую очередь в Германию. Причем, пилотные перевозки из Дунгуаня и Чунцина в Дуйсбург показали свою конкурентоспособность (в том числе с другими видами транспорта - например, авиационным, к которому стали все чаще прибегать отправители дорогостоящих грузов и дилеры интернет-торговли).

Это объясняет, почему в Австрии сегодня оказались особенно заинтересованы в развитии партнерства с российскими железными дорогами.

21 февраля 2018 года в рамках Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных

грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем.

Соглашение также предусматривает продолжение партнерства по развитию проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии.

Кроме того, Rail Cargo Austria AG и АО "ОТЛК" заключили соглашение о сотрудничестве в области развития контейнерного транзита между Китаем и Европой в целях привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Как видите, сложностей на пути создания железнодорожного моста из Азии в Европу немало, но и интерес к этой грандиозной идее значительный. В том числе, со стороны Китая - в рамках инициативы "Один пояс - один путь". Не случайно Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", организатором которого выступила компания "Бизнес Диалог", собрал свыше 400 делегатов из 29 стран, включая руководителей национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, международных профильных организаций и банковской сферы. Транспортные пространства всегда выигрывают от того, что открываются клиентам.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=82249218-3D2E-9A49-A87E-BF07134C0421

Sputnik, 22 февраля 2018

Россия с Азербайджаном заняты поиском грузов для железной дороги в Иран. Азербайджан завершил строительство железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран), по которой грузы из России могут поступать на территорию Ирана и в дальнейшем - в страны Персидского залива и Индию.

БАКУ, 22 фев - Sputnik. Вопросы перевозки грузов по железной дороге в направлении Ирана были обсуждены между главами железных дорог Азербайджана и России в рамках проходящего 20-22 февраля в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Как отмечается в сообщении пресс-службы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД), в ходе встречи председателя АЖД Джавида Гурбанова с президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым были обсуждены дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора (МТК) "Север-Юг", грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы.

По словам Гурбанова, "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре.

"В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов", - отметил Гурбанов.

В свою очередь, Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

По железнодорожной ветке Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) восьмого февраля текущего года пущен первый испытательный поезд состоящий из шести вагонов, прибывших из России и груженых древесиной и мелко-дисперсной фракцией (МДФ). Завершение строительства участка Астара-Астара является первым этапом восстановления железнодорожного сообщения между Азербайджаном и Ираном.

В настоящее время начался второй этап работ, который позволит создать полноценный транспортный коридор между Азербайджаном и Ираном. Для активизации строительства недостающего на иранской территории участка Астара - Решт правительство Азербайджана выделило Ирану кредит в размере 500 миллионов долларов.

Поезд Баку-Сумгайыт-Баку: расписание снова меняется >

Соглашение относительно транспортного коридора "Север-Юг" достигнуто 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге между РФ, Ираном и Индией. Оно вступило в силу 21 мая 2002 года. Работая на полную мощность, этот международный транспортный коридор в состоянии обеспечить выход европейских стран, России, стран Центральной Азии и Кавказа к Персидскому заливу и Индии, а также интенсифицировать торговые связи прикаспийских стран с причерноморскими.

<https://ru.sputnik.az/economy/20180222/414157810/iran-rossija-azerbajdzhan-zheleznaja-doroga.html>

SalamNews.org, 23 февраля 2018

Азербайджан и Австрия расширяют потенциал экономического сотрудничества Баку, 23 февраля, SalamNews. В ЗАО "Азербайджанские железные дороги" состоялась встреча с делегацией во главе с генеральным секретарем министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии Андреасом Райхардтом.

Председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавид Гурбанов подробно проинформировал гостей о проводимых на железной дороге страны преобразованиях, Транскаспийском международном транспортном маршруте, транспортных коридорах "Север-Юг", "Юг-Запад" и, в особенности, о железной дороге Баку-Тбилиси-Карс (БТК), открытие которой состоялось в октябре прошлого года, передает SalamNews.

Рассказав также о состоявшемся 20-22 февраля 2018 года в Вене бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", Дж.Гурбанов сообщил о встречах в рамках форума со своими австрийскими коллегами, в том числе депутатом парламента Австрии, председателем двусторонней парламентской группы Австрия-Азербайджан.

В свою очередь, А.Райхардт отметил расширение в последние годы экономических связей между Азербайджаном и Австрией. По его словам, австрийская сторона заинтересована в дальнейшем укреплении этих связей и участии в выполнении инфраструктурных проектов.

Затем стороны обсудили двустороннее сотрудничество, было принято решение расширить в дальнейшем существующие связи партнерства.

На встрече также присутствовали чрезвычайные и полномочные послы Азербайджана в Австрии и Австрии в Азербайджане Галиб Исрафилов и Аксель Вех.

<http://salamnews.org/ru/news/read/305030>

Ivest.kz, 24 февраля 2018

Транссиб соединит Азию и Европу

Транссибирская железнодорожная магистраль с широкой колеей 1520 будет продлена от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) и позволит соединить Азию с Европой. Об этом пишет "Российская газета". Поезда смогут доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу всего за два-три дня вместо 9–10 дней.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - заявил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене, цитирует издание.

Новая железная дорога станет основой для экономического развития и для мирной жизни друг с другом. По предварительным расчетам, строительство участника обойдется в 6,5 миллиарда евро. Строительные работы, согласно плану, начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Представитель Минтранса РФ выразил надежду, что проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов. По его словам, основной задачей является создать единое транспортное пространство, и на данный момент необходимы политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея.

Политическая сторона вопроса особенно актуальна в данном контексте. Над проектом создания нового транспортного коридора с колеей 1520 реализуется Россией, Австрией, Словакией и Украиной. Даже при благоприятном исходе и договоренностях на официальном уровне, остается риск, что поезда из Азии могут не доехать до конечной точки. Стоит вспомнить, как с конца 2016 года началась блокада железнодорожных путей, ведущих из ДНР и ЛНР в остальные части Украины.

Из-за невозможности обеспечить безопасность, с 11 декабря 2017 года российские пассажирские поезда южного направления полностью переведены на движение по линии Журавка - Миллерово. Таким образом, все составы следуют в обход Украины.

<http://news.invest.kz/136328247-porty-poka-pribaltika-ssoritsya-rossiya-prokladyvaet-dorogu-v-es>

Путин сегодня, 25 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колее, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колее.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довести товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают при помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет

смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так худеющие бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<http://www.putin-today.ru/archives/59134>

Polpred.com, Москва, 26 февраля 2018

Порты: Пока Прибалтика ссорится, Россия прокладывает дорогу в ЕС

Транспортная стратегия РФ до 2030 года вновь будет изменена, и основные коррективы будут касаться Арктической зоны. Об этом 20 февраля сообщил Виталий Ключев, директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса России, в ходе международной конференции "Арктика-2018" в Москве. Последние изменения в Транспортную стратегию РФ были внесены в 2014 году. Сам документ был утвержден еще в 2008 году.

Ключев отметил, что Минтранс приступил к модификации существующей транспортной стратегии с учетом новых реалий и потребностей в Арктике. Взаимодействие разных видов транспорта позволит оптимально и более эффективно использовать ресурсы.

"Всегда должна быть экономическая эффективность. Деньги, которые вложены в строительство железной дороги, должны в конце концов вернуться. Я не говорю,

что это должно произойти завтра, но сперва нужно понять, а надо ли нам это? Такой здравый подход начинает преобладать в разработке инфраструктурных проектов в Арктике", - заявил Виталий Ключев.

Освоение Арктики ставит перед Россией амбициозные задачи. В 2017 году по Севморпути было перевезено около 10 700 тонн грузов, к 2030 цифра может вырасти до 80 млн тонн, а к 2050 году и до 100 млн тонн. По словам Ключева, это громкий вызов для развития судоходства страны, обеспечения прибрежной, портовой, мониторинговой и коммуникационной инфраструктуры в Арктике.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, грузооборот морских портов Арктического бассейна в январе 2018 года вырос на 38,6%, что составило 6,7 млн тонн, согласно данным Ассоциации морских торговых портов.

Северный морской путь (СМП) - это пространство, которое прилегает к северному побережью Российской Федерации и охватывает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и экономическую зоны, ограниченное с востока морским пространством США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом Желания до архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар.

Латвия: во всем виновата Россия

Падение грузооборота Рижского свободного порта было запланировано. Об этом заявил представитель Рижского свободного порта Марек Гайлитис, сообщило Baltnews.lv. Речь идет о снижении показателя по итогам января - в порту было обработано на 13,5% меньше грузов, чем годом ранее.

"Наибольшее падение (на 39,7%) произошло в сегменте наливных грузов, основой которых являются нефтепродукты. Падение не произошло только сейчас, оно наблюдалось весь прошлый год и началось с конца 2016 года. Причина чисто геополитическая, так как Россия все грузы переориентирует в собственные порты", - объясняет Гайлитис.

О том, что Россия является причиной снижения грузооборота Рижского порта также заявил министр сообщения Латвии Улдис Аугулис.

"Рижский порт, будучи крупнейшим в Латвии, больше всего пострадал от решения России перенаправить все наливные грузы в свои порты на востоке Финского залива. Тем не менее Рижскому порту удалось компенсировать сократившийся объем наливных грузов другими группами грузов", - сказал министр.

В период до 2020 года прогнозируется прирост грузооборота морских портов России на Балтике в объеме порядка 60 млн тонн, из которых почти половина будет обеспечена за счет переориентации российских грузопотоков из портов Прибалтики на отечественные порты. Однако привычка обвинять во всех бедах Россию распространяется не только на транзитную сферу.

На этой неделе Латвийское министерство обороны назвало задержание главы Центробанка Илмара Римшевича частью мощной информационной кампании, развернутой против этой страны и по внешним признакам напоминающей акции, проводившиеся перед выборами во Франции, Германии и США, сообщает Deutsche Welle. Соответствующее заявление было опубликовано на сайте министерства обороны Латвии.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, глава Центрального банка Латвии Илмар Римшевич был задержан в ночь на 18 февраля по подозрению в коррупции и отмывании денег. На следующий день Римшевича освободили под залог в 100 000 евро.

Транссибирская железнодорожная магистраль с широкой колеей 1520 будет продлена от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) и позволит соединить

Азию с Европой. Об этом пишет "Российская газета". Поезда смогут доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу всего за два-три дня вместо 9–10 дней.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - заявил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене, цитирует издание.

Новая железная дорога станет основой для экономического развития и для мирной жизни друг с другом. По предварительным расчетам, строительство участника обойдется в 6,5 миллиарда евро. Строительные работы, согласно плану, начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Представитель Минтранса РФ выразил надежду, что проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов. По его словам, основной задачей является создать единое транспортное пространство, и на данный момент необходимы политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея.

Политическая сторона вопроса особенно актуальна в данном контексте. Над проектом создания нового транспортного коридора с колеей 1520 реализуется Россией, Австрией, Словакией и Украиной. Даже при благоприятном исходе и договоренностях на официальном уровне, остается риск, что поезда из Азии могут не доехать до конечной точки. Стоит вспомнить, как с конца 2016 года началась блокада железнодорожных путей, ведущих из ДНР и ЛНР в остальные части Украины.

Из-за невозможности обеспечить безопасность, с 11 декабря 2017 года российские пассажирские поезда южного направления полностью переведены на движение по линии Журавка - Миллерово. Таким образом, все составы следуют в обход Украины.

Коми не может продать "Белкомур"

Прием заявок на участие в аукционе по продаже пакета акций АО "Белкомур" завершён 22 февраля. Продление сроков приема заявок не принесло результатов уже во второй раз - на аукцион снова никто не вышел. В четверг, 22 февраля, на сайте министерства имущественных и земельных отношений Республики Коми появилась информация о том, что сроки приема заявок продлены в третий раз - до 26 марта 2018 года.

Решение о продаже своей части акций правительство Республики Коми приняло с надеждой, что это поможет привлечь инвестора и даст стимул для развития и финансирования инфраструктурного проекта. Прием заявок был открыт 14 декабря 2017 года.

"Белкомур" (Белое море - Коми - Урал) - проект строительства железнодорожной магистрали соединением Архангельск - Сыктывкар - Соликамск (Пермский край). Эта идея возникла еще в 1930-е годы: железная дорога должна была напрямую соединить регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями на севере СССР и выйти в порт Архангельск. До сих пор проект так и не реализован.

Межрегиональная акционерная компания "Белкомур" была учреждена в 1996 году решением трех субъектов Российской Федерации (Республика Коми, Архангельская область и Пермский край). Основными акционерами межрегиональной компании "Белкомур" являются регионы-учредители в лице региональных агентств по управлению имуществом: Республика Коми (48,32%), Архангельская область (19,81%) и Пермский край (9,42%), а также предприятия и учреждения (22,45%). Необходимый объем инвестиций на создание

железнодорожной магистрали "Белкомур" предварительно оценивается в 251,5 миллиарда рублей. Срок реализации - около 30 лет.

Как ранее сообщал корреспондент ИА REGNUM, интерес к проекту проявляла китайская компания "Поли Технолоджи", в сентябре 2015 года подписавшая с компанией ОАО МК "Белкомур" соглашение о совместной реализации строительства магистрали. Китайская сторона озвучивала также и идею инвестирования проекта глубоководного порта в Архангельске, без которого грузы, проходящие по "Белкомуру" (если не появятся другие варианты) не смогут выйти на маршруты Северного морского пути.

В прошлом обзоре уже шла речь о конфликте в отношении проекта Rail Baltica. Тогда еврокомиссар Виолетта Булц заявила о том, что разногласия между Литвой, Латвией и Эстонией по осуществлению проекта железнодорожной магистрали Rail Baltica могут привести к тому, что он не получит дальнейшего финансирования ЕС. Но эффекта от данного заявления нет, и страсти разгораются с прежней силой.

В понедельник, 19 февраля, литовские представители RB Rail выразили беспокойство в связи с заявлениями главы RB Rail Байбы Рубесы, которыми она "может повлиять на стабильность и преемственность стратегического проекта".

"Но Рубеса, которая потеряла доверие большинства акционеров, не только отказалась уходить в отставку, но еще решила распространять необоснованную информацию об акционерах, конфликте интересов, таким образом пытаясь сохранить свой пост и, возможно, навредить единству партнеров по проекту", - говорится в заявлении литовских и эстонских акционеров.

Истинную цель конфликта косвенно озвучил литовский премьер Саулюс Сквернялис на встрече с Булц, где он сказал, что при реализации проекта управление железнодорожной инфраструктурой на территории Литвы должно оставаться в руках государственного предприятия - "Литовских железных дорог". Брюссель изначально требовал единого центра управления, для этого и была создана компания RB Rail с главным офисом в Риге и под руководством Байбы Рубесы.

Таким образом, данный конфликт является очередной попыткой передела денег. Чтобы понимать объемы, ЕС обязался в 2014 - 2020 годах выделить на весь проект 1,2 млрд евро. Также 110 млн выделено дополнительно. Еврокомиссия в этой финансовой перспективе выделяет Rail Baltica 85% средств. Общая стоимость проекта до 2026 года - 5,8 млрд евро.

Авторы ИА REGNUM уже неоднократно писали, что для этого проекта нет грузовой и пассажирской базы, как в одном, так и в другом направлении. Однако благодаря проекту у стран Прибалтики есть возможность получать финансирование от Европейского Союза, что можно считать едва ли не главной целью строительства данной магистрали.

Rail Baltica - проект железной дороги с узкой колеей через Литву, Латвию и Эстонию. 7 ноября 2001 года министры трех прибалтийских стран подписали договор о создании железной дороги с европейской шириной колеи, которая бы соединила все три страны со странами Центральной Европы по маршруту Берлин - Познань - Варшава - Каунас - Рига - Таллин с возможным выходом на Хельсинки. Строительство пока ведется только в Литве, где за пять лет проложили трассу шириной 1435 мм от польской границы до Каунаса.

https://polpred.com?ns=1&ns_id=2508981

Informburo.dn.ua, 25 февраля 2018

Транссиб соединит Азию и Европу

Транссибирская железнодорожная магистраль с широкой колеей 1520 будет продлена от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) и позволит соединить Азию с Европой. Об этом пишет "Российская газета". Поезда смогут доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу всего за два-три дня вместо 9–10 дней.

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - заявил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене, цитирует издание.

Новая железная дорога станет основой для экономического развития и для мирной жизни друг с другом. По предварительным расчетам, строительство участника обойдется в 6,5 миллиарда евро. Строительные работы, согласно плану, начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Представитель Минтранса РФ выразил надежду, что проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов. По его словам, основной задачей является создать единое транспортное пространство, и на данный момент необходимы политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея.

Политическая сторона вопроса особенно актуальна в данном контексте. Над проектом создания нового транспортного коридора с колеей 1520 реализуется Россией, Австрией, Словакией и Украиной. Даже при благоприятном исходе и договоренностях на официальном уровне, остается риск, что поезда из Азии могут не доехать до конечной точки. Стоит вспомнить, как с конца 2016 года началась блокада железнодорожных путей, ведущих из ДНР и ЛНР в остальные части Украины.

<http://informburo.dn.ua/cgi-bin/iburo/start.cgi?info56=45103>

Szaopressa.com, 22 февраля 2018

Азербайджан и РФ обсудили тарифные условия грузоперевозок в рамках МТК "Север-Юг"

Руководителя железнодорожных ведомств Азербайджана и РФ Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара. В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоялась двусторонняя встреча между председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым и президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

Азербайджан завершил строительство железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран), по которой грузы из РФ могут поступать на территорию Ирана и в дальнейшем - в страны Персидского залива и Индию.

"Стороны обсудили предстоящее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур-Астара, Самур-Ахалкалаки и вопросы тарифов", - говорится в заявлении.

Начальники железнодорожных ведомств Азербайджана и Российской Федерации обсудили возможности последующего развития транспортного коридора "Север-

Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД). Сейчас строительство железнодорожной станции на участке иранской Астаны (35 га) и терминала для перевалки грузов на стадии завершения. В ближайшие месяцы предполагается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). "Недавно по данной линии уже был пущен прибывший из РФ 1-ый тестовый состав из 6-ти вагонов", - подчеркнул Гурбанов. В свою очередь, Белозеров высоко оценил проделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. На первом этапе по коридору планируется транспортировать 5 млн тонн грузов в год, в дальнейшем - не менее 10 млн тонн.

<http://szaopressa.com/2018/02/22/azerbaydzhan-i-rf-obsudili-tarifnie-usloviya-gruzoperevozok.html>

Казахстан темір жолы, 23 февраля 2018

Транспортная инфраструктура Казахстана способствует формированию логистических услуг в сообщении Восток-Запад

21-22 февраля т.г. делегация АО "НК "ҚТЖ" приняла участие в международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

На сессии "Евразийская логистика. Монетизация расстояний" выступил вице-президент по развитию АО "НК "ҚТЖ" Максат Кабашев.

Он проинформировал о приоритетных направлениях развития транспортно-логистического комплекса Казахстана, и рассказал о мерах по развитию мультимодальной логистики, грузовых перевозок, реализации проекта "Цифровая железная дорога", обеспечению безбарьерной транспортной среды.

Базовой точкой в формировании трансконтинентального сервиса через территорию Казахстана являются логистические активы в порту Ляньюньган. Налажен регулярный сервис в поездах по направлению из/в Казахстан через Сухой порт в СЭЗ "Хоргос-Восточные ворота" на казахстанско-китайской границе, являющийся консолидирующим и дистрибуционным пунктом для транзитных грузопотоков, следующих через Казахстан, в том числе в направлении Европы.

Дополнительным импульсом для роста перевозок в сообщении Восток-Запад является вхождение в 2017 году международной шиппинговой компанией COSCO и порта Ляньюньган в капитал Сухого порта на территории СЭЗ "Хоргос - Восточные ворота". Данное стратегическое партнерство является катализатором увеличения объемов перевозок, привлечения новых клиентов и инвестиций.

"Для развития коридора Восток-Запад мы ставим задачу довести скорость транзитных контейнерных поездов в сообщении Китай-Европа до уровня не менее 1150 км/сутки, совершенствовать процессы и минимизировать время обработки контейнеров на станциях Достык и Алтынколь", - сказал М. Кабашев.

Вице-президент по развитию отметил, что для дальнейшего наращивания объемов транзитных перевозок в сообщении Восток-Запад в условиях высокой конкуренции с морским транспортом и повышения требований клиентов к уровню сервиса необходимо активизировать совместную работу по ряду направлений.

В частности, необходимо обеспечить увеличение скорости прохождения поезда на всем маршруте от пункта отправления до пункта назначения не менее чем 1200 км в сутки и более, повысить эффективность использования фитинговых платформ и контейнеров.

М. Кабашев также отметил необходимость, увеличения пропускной способности пограничных переходов на границе с Европой, наращивать объемы обратной загрузки в направлении Европа - Китай, а также развивать перевозку грузов с использованием безбумажных технологий.

В международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" приняли участие руководители национальных железнодорожных компаний, транспортного блока Европейской комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран ЕС и СНГ.

<http://www.railways.kz/ru/node/12459>

Транс-Экспресс, 23 февраля 2018

"ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе

Партнером российского оператора контейнерных перевозок на западно-европейском рынке выступит Rail Cargo Austria AG

В рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG заключили меморандум о стратегическом сотрудничестве, сообщает пресс-служба "ТрансКонтейнера". Документ подписали генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков и член правления Rail Cargo Austria AG Томас Каргл.

Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будут входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай - Европа - Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт", - подчеркнул генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков.

http://transexpress.kz/index.php?option=com_k2&view=item&id=1083:%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%B9%D0%BD%D0%B5%D1%80-%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%B0%D0%BB-%D0%BC%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%83%D0%BC-%D0%BE-%D1%81%D0%BE%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8-%D1%81%D0%BF-%D0%B2-%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5&Itemid=659

Buildportal, 23 февраля 2018

Украина договорилась строить железную дорогу вместе с Россией

Акционеры совместной компании Breitspur Planungsgesellschaft, созданной с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с широкой колеёй (1520 мм) из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

Об этом говорится в материалах к бизнес-форуму Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа, передает агентство Интерфакс-Украина.

"Работы по этому этапу (предварительного проектирования. - Ред.) начинаются в феврале, в ходе него планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - отмечается в материалах.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и формирования в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер заявил, что завершение строительства линии ожидается в 2033 году. При этом он добавил, что национальная правительственная программа предполагает ускорение согласовательных процедур. "Мы сначала делаем проектирование, потом приходим к выводу, что это не плохо для экологии. Я надеюсь, что через несколько лет этот процесс будет завершен. Мы хотим в 2033 году ввести эту железную дорогу в эксплуатацию", - сказал он.

Финансовый вопрос пока открыт, сказал министр, хотя и выразил мнение, что "проект многократно окупится для Австрии, поскольку наблюдается рост грузоперевозок".

"Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов", - добавил глава министерства транспорта РФ Максим Соколов.

<http://budport.com.ua/news/8469-ukraina-dogovorilas-stroit-zheleznuyu-dorogu-vmeste-s-rossiey>

Naspravdi.info, 23 февраля 2018

"Русский" транспортный коридор в сердце Европы

Железные дороги всегда были самым экономичным сухопутным видом транспорта. У них есть только два главных недостатка. Поезда могут ездить только по колею, и эта колея в разных странах имеет разную ширину. Именно это сегодня здорово ограничивает использование железнодорожных перевозок. Но капитализм все равно берет свое. Он никогда не откажется от прибыли, а потому уже в обозримом будущем мы сможем увидеть поезд, мчащийся по европейским просторам по широкой "русской" колею.

Колея преткновения

Да, именно ширина колеи все время является самым главным ограничителем для железнодорожных перевозок между Россией и Европой. Гораздо дешевле довезти товары до балтийских портов и перегрузить их на корабль с дальнейшей

отправкой в Антверпен или Гамбург, нежели пускать их по железной дороге через, скажем, Брест. Это в первую очередь, неудобно, а главное, большой грузопоток по такой схеме невозможен.

Для примера. Вот какие возможности есть на западной границе Украины по перевалке грузов на стыковочных узлах по состоянию на 2014 год. Как видим, некоторые узлы оборудованы цехами по перестановке колесных пар. Правда, пропускная способность такого узла крайне невелика, всего 70 вагонов в сутки. Причем большую часть этого "объема" выбирают пассажирские поезда, а грузы перегружают пи помощи кранов из вагона в вагон, либо с выгрузкой на промежуточную площадку.

Как мы понимаем, такой способ транспортировки грузов крайне неудобен. В первую очередь это дорого, а во вторую долго. Клиент ждать не может, а конкуренция требует гибкости. И вариантов ровно два. Либо класть в России железные дороги с "европейской" колеей, либо в Европе с "русской".

Ни одно государство Европы в трезвом рассудке не согласится перешивать свою колею. Это дорого. Колоссально дорого и, как следствие, нерентабельно (хотя бывают и исключения).

"Военно-прибалтийская" железная дорога

Именно поэтому до сих пор республики Прибалтики так и не перешили свою колею под европейский стандарт, хотя европейцы очень упорно их к этому склоняют. Даже готовы компенсировать большую часть расходов. Но даже это не очень вдохновляет русофобски настроенных прибалтов. И их понять можно. Европейцы никак не могут им ответить на один простой вопрос: а что они будут возить по этой дороге, если основной грузопоток на сегодня идет из России на Балтику и далее морем (пережиток советского прошлого), а в обратном направлении его почти нет и не предвидится?

Собственно, именно поэтому так медленно сегодня согласуется и строится единственный проект подобной дороги Rail Baltica. Причем 85% денег на ее постройку чиновники ЕС согласны выделить из бюджета Союза. Но даже оставшиеся 15% (а это почти миллиард евро) пугают прибалтов. Именно поэтому задуманная еще в прошлом веке идея, несмотря на явную заинтересованность в ней европейцев, реализуется очень медленно. Если ничего не изменится, первый поезд из Таллина по новой колее выйдет в лучшем случае в 2025 году, а окончательно работы на магистрали будут окончены не ранее 2030 года. При этом многие эксперты сходятся во мнении, что экономикой здесь не пахнет. Rail Baltica - это чисто политический проект, и инвестиции в него никогда не окупятся. Да, политический и военный, так как главной задачей новой железной дороги станет возможность быстрого развертывания в регионе армий НАТО из стран центральной Европы.

Из Москвы в Вену на 1520 мм

Совсем другое дело, когда мы начинаем говорить о грузопотоке из России в Европу. Он растет. Более того, есть все основания считать, что при резком улучшении железнодорожной логистики в Европу по железной дороге удастся перенаправить значительную часть грузопотоков из Средней Азии.

И даже некоторую часть грузовых перевозок из восточной части Китая.

Самым узким местом для перевозки всех этих грузов по новому маршруту является именно разность ширины колеи. Прокладка нового железнодорожного полотна из России в Европу по "русскому" стандарту (а по другому просто нет смысла) сразу снимает главную проблему. Грузовые составы по новой дороге могут формироваться на Дальнем Востоке, а заканчивать свой путь в странах

Европы, где вокруг новой дороги будут созданы логистические центры, через которые грузы далее будут направляться по адресатам.

Еще в 2008 году у политических и бизнес-кругов России, Украины, Словакии и Австрии родилась идея создания такой дороги. Согласно задумке, "русская колея" от словацкой Кошице протянется к Братиславе и далее Вене. Новая дорога стоимостью 6,36 млрд. евро (в ценах 2013 года) и суммарной протяженностью 430 км позволит создать во время строительства более полумиллиона рабочих мест, а в конечном итоге обернется огромными прибылями, так как позволит уменьшить стоимость перевозки, например, стандартного контейнера, по некоторым направлениям на 1,5 тыс. евро за штуку.

Уже к 2013 году проект новой железной дороги прошел этап экономического обоснования, экологической оценки и подошел к этапу проработки проекта. Но грянувший вслед за этим киевский майдан на несколько лет заморозил планы инвесторов.

Только летом 2017 года они вновь начали реанимировать проект и вчера 21 февраля 2018 года в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" был объявлен переход его на очередной этап (предварительного проектирования). То есть принципиальное согласие всех участников проекта получено, и теперь из всех возможных вариантов будущей трассы будет выбираться самый оптимальный. А далее последует собственно само строительство, которое, по замыслу участников, должно быть окончено к 2033 году.

Итак, мы видим, что строительство "европейских" железных дорог в восточном направлении в ближайшей перспективе вряд ли возможно. Европейцы по указке НАТО однозначно окончат строительство рокадной Rail Baltica, которая никогда не будет иметь коммерческого успеха и ляжет бременем на и так худеющие бюджеты прибалтийских лимитрофов. И наоборот, развитие экономических связей между Россией и Европой уже сделало востребованными прокладку новых железных дорог по "русскому" стандарту в глубь континента. А значит, они появятся.

<http://naspravdi.info/novosti/russkiy-transportnyy-koridor-v-serdce-evropy>

ADY, 23 февраля 2018

Азербайджан - Австрия: расширяется потенциал экономического сотрудничества
В ЗАО "Азербайджанские железные дороги" состоялась встреча с делегацией во главе с генеральным секретарем министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии Андреасом Райхардтом.

Председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавид Гурбанов подробно проинформировал гостей о проводимых на железной дороге страны преобразованиях, Транскаспийском международном транспортном маршруте, транспортных коридорах "Север-Юг", "Юг-Запад" и, в особенности, о железной дороге Баку-Тбилиси-Карс (БТК), открытие которой состоялось в октябре прошлого года.

Рассказав также о состоявшемся 20-22 февраля 2018 года в Вене бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", Дж.Гурбанов сообщил о встречах в рамках форума со своими австрийскими коллегами, в том числе депутатом парламента Австрии, председателем двусторонней парламентской группы Австрия-Азербайджан.

В свою очередь, А.Райхардт отметил расширение в последние годы экономических связей между Азербайджаном и Австрией. По его словам,

австрийская сторона заинтересована в дальнейшем укреплении этих связей и участии в выполнении инфраструктурных проектов.

Затем стороны обсудили двустороннее сотрудничество, было принято решение расширить в дальнейшем существующие связи партнерства.

На встрече также присутствовали чрезвычайные и полномочные послы Азербайджана в Австрии и Австрии в Азербайджане Галиб Исрафилов и Аксель Вех.

<https://ady.az/ru/news/read/682/43>

ИА Report, 23 февраля 2018

Австрия и Азербайджан расширяют экономические связи

Баку. 23 февраля. REPORT.AZ/ В ЗАО " Азербайджанские железные дороги " состоялась встреча с делегацией во главе с генеральным секретарем министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии Андреасом Райхардтом.

Как сообщает Report, председатель Азербайджанских железных дорог Джавид Гурбанов дал подробную информацию о реформах в АЖД, Международному транскаспийскому транспортному маршруту, транспортным коридорам Север-Юг, Юг-Запад и железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК).

Гурбанов отметил, что в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", прошедшем в Вене 20-22 февраля, он провел ряд плодотворных встреч с австрийскими коллегами, председателем парламентской группы Австрия-Азербайджан.

А.Райхардт сказал, что в последние годы азербайджано-австрийские отношения, в том числе в экономической сфере, интенсивно расширяются.

На встрече присутствовали посол Австрии в Азербайджане Аксель Вех и посол Азербайджана в Австрии Галиб Исрафилов.

Стороны договорились о дальнейшем расширении двустороннего сотрудничества.

<https://report.az/ru/infrastruktura/avstriya-i-azerbajdzhan-rasshiryat-ekonomicheskie-svyazi/>

Polpred.com, 23 февраля 2018

Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) 21 февраля в рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа, сообщила пресс-служба Калининградской магистрали.

Подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская стивидорная компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие транзита в целом", - сказал Гром.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток - Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

Совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости, подчеркнули в пресс-службе Калининградской железной дороги.

https://polpred.com?ns=1&ns_id=2506543

Polpred.com, 23 февраля 2018

Дорога в Вену стала ближе

Проект строительства магистрали стандарта 1520 в столице Австрии обсудили железнодорожники 29 государств

Вчера в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) Андреас Маттэ подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года, предусматривающее строительство магистрали стандарта 1520 до Центральной Европы.

Проект строительства ширококолейной железной дороги от словацкого города Кошице (рядом с границей Украины) до Братиславы и Вены будет реализован совместным предприятием Breitspur Planungsgesellschaft mbH (см. справку).

Подписанное в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" дополнение к соглашению коснулось новых аспектов общего проекта РФ, Украины, Словакии и Австрии. Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

После подписания дополнительного соглашения ÖBB и РЖД министр транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберт Хофер сообщил журналистам, что проект открыт для новых участников. Поиск инвесторов продолжается.

"Не спрашивайте меня о конкретных сроках или цифрах инвестиций, - сказал министр. - Считаю, проект будет прибыльным. Переговоры с инвесторами идут. Нам до 2033 года предстоит построить около 400 км магистрали. Обсуждается

предварительный вариант строительства нового терминала в районе Парндорфа. Однако транспортные компании могут рассмотреть и иные варианты".

По его словам, именно операторы сейчас и в будущем будут решать задачу интероперабельности перевозок, удобства сервиса для грузовладельцев.

"Хотим, чтобы широкая колея пришла в Европу, - заявил на пленарной дискуссии форума глава ÖBB Андреас Маттэ. - Самая крупная железнодорожная сеть Европы работает с отличным от нашего стандартом. Мы видим постоянный рост интереса к перевозкам в Европу транзитных грузов. Видим на переходе в Малашевичах (на границе Белоруссии и Польши. - Ред.) перегрузку".

Он добавил, что проект строительства широкой колеи до Братиславы и Вены поддерживает правительство Австрии. Кроме коммерческого интереса в европейских государствах есть еще экологический аспект. Инициативы по переводу транзитных грузов на железнодорожный транспорт являются одним из приоритетов ЕС.

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС, - отметил в ходе дискуссии Олег Белозеров. - География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта, это порядка 60% мирового валового продукта".

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. В силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты прогнозируют и переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг. "Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров. Согласно данным РЖД, уже в 2017 году объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия - Австрия в сравнении с 2016 годом увеличились в 3 раза - до 523,3 тыс. тонн. Увеличение объемов перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД в Австрию в 28 раз (+2,6 тыс. тонн) обусловлено ростом перевозок метизов. Объемы перевозок грузов в транзитном сообщении по РЖД из Австрии выросли на 10,3% (+8,1 тыс. тонн) за счет увеличения перевозок сельскохозяйственных машин.

Глава Департамента железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч считает, что для реализации планов по эффективному взаимодействию дорог двух стандартов предстоит решить несколько задач: гармонизировать некоторые аспекты транспортного права, технического регламентирования, таможенного оформления. И с точки зрения полигона для поиска путей увеличения скорости доставки, обработки груза инициатива четырех участников "венского" проекта принесет уникальный опыт. Для ЕС важна устойчивость транспортных потоков.

https://polpred.com?ns=1&ns_id=2506531

МТРК Мир, 23 февраля 2018

Обсуждены возможности сотрудничества Азербайджана и России в железнодорожной сфере.

Состоялся обмен мнениями о перспективах развития сотрудничества.

Находящийся в Вене председатель Закрытого акционерного общества (ЗАО) "Азербайджанские железные дороги" Джавид Гурбанов в рамках международного бизнес-форума железнодорожников "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" встретился с генеральным директором Акционерного общества "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

На встрече с участием делегаций стороны выразили удовлетворение нынешним состоянием отношений между железнодорожными структурами Азербайджана и России. Были обсуждены вопросы дальнейшего развития территории вдоль западной части Международного транспортного коридора Север-Юг, перехода вагонного парка к новой модели управления, некоторые осуществляемые проекты. На встрече также состоялось обсуждение дальнейшего развития и тарифных условий грузовых и пассажирских перевозок в направлении Самур - Астара и Самур-Ахалкалаки.

Д.Гурбанов отметил, что Международный транспортный коридор Север-Юг является одним из значимых для нашей страны проектов. Азербайджанская сторона за короткий срок выполнила принятые обязательства. В настоящее время в Астаре (Иран) на территории площадью 35 гектаров завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала. В ближайшие месяцы ожидается сдача в эксплуатацию международной железной дороги Астара (Азербайджан)-Астара (Иран). На днях по этому маршруту из Российской Федерации в Иран отправлен первый испытательный грузовой поезд, состоящий из шести вагонов.

О.Белозеров высоко оценил работу, проделанную азербайджанской стороной в рамках Международного транспортного коридора Север-Юг, отметил важность мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока к данному маршруту.

Отметим, что соглашение о Международном транспортном коридоре Север-Юг между Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран и Индией было подписано в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 года. Соглашение вступило в силу 21 мая 2002 года. Прогнозы показывают, что в случае действия в полную силу Международный транспортный коридор Север-Юг обеспечит выход стран Европы, России, регионов Центральной Азии и Кавказа к государствам Персидского залива и Индию, создаст условия для интенсификации торговых связей прикаспийских стран с черноморскими портами.

Напомним, что 20-22 февраля в Вене состоялся международный бизнес-форум железнодорожников "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Главная цель двухдневного форума заключалась в поиске ответов на растущую потребность транснациональных грузоперевозок между странами Азии и Европы, и обсуждении вопросов повышения эффективности железнодорожного транспорта в коридоре Восток-Запад.

На форуме с участием 250 представителей государственных транспортных структур, железнодорожных компаний, транспортных, логистических и машиностроительных предприятий 24 стран наша страна была представлена делегацией во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым.

<http://az.mirtv.ru/news/71421>

Бюро украинских новостей, 23 февраля 2018

В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и РФ

Автор: Иванцов Алексей Валентинович

В рамках встречи было обсуждено предстоящее развитие западного участка интернационального транспортного коридора "Север-Юг", грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а кроме этого тарифные условия и прочие вопросы, сообщает SalamNews.

Руководитель АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Гурбанов подчеркнул, что сейчас заканчивается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. Церемония ввода в эксплуатацию дороги состоится весной с участием президентов Азербайджана и Ирана. В ближайшие месяцы предполагается сдача в эксплуатацию международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Джавид Гурбанов на встрече объявил, что "Север-Юг" является одним из значимых проектов и страна выполнила свои обязательства за короткий срок.

По железнодорожной ветке Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) восьмого февраля этого года пущен 1-ый испытательный поезд состоящий из 6-ти вагонов, прибывших из РФ и груженых древесиной и мелко-дисперсной фракцией (МДФ). Об этом сообщается в заявлении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг, пишет Trend.az.

По утверждению Джавида Гурбанова, МТК "Север-Юг" является одним из основных для Азербайджана интернациональных транспортных проектов.

На текущий момент начался 2-ой этап работ, который даст возможность сделать полноценный транспортный коридор между Азербайджаном и Ираном.

<http://bun.com.ua/2018/02/23/v-vene-sostoyalas-vstrecha-glav-zheleznodorozhnikh-vedomstv.html>

БезФормата.Ru Южно-Сахалинск, 26 февраля 2018

Проект строительства моста на Сахалин подготовят в 2018 году

Ранее глава Минтранса РФ Максим Соколов говорил, что на его проектирование в инвестиционную программу РЖД заложен 1 млрд рублей

26 февраля, SakhalinMedia. Основные параметры транспортного перехода между Сахалином и материком подготовят в течение 2018 года. Об этом рассказал журналистам на форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене замминистра транспорта Алан Лушников, передает ИА SakhalinMedia со ссылкой на ТАСС .

"Мы сейчас это обсуждаем вместе с РЖД. Если будет принято решение это (транспортный переход) делать, то у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал замминистра транспорта Алан Лушников .

По словам замминистра, пока рано говорить о том, что есть полноценное технико-экономическое обоснование проекта.

"Есть актуализированные предпроектные проработки. Стоимость сейчас называть не буду - она приведена в цены соответствующих лет, но точно мы сможем сказать, когда сделаем набор действий: выбор оптимальных проектных решений, трассы, определение ключевых параметров", - пояснил Алан Лушников.

В январе 2018 года министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта по строительству

транспортного перехода на Сахалин будет готово в январе и включит в себя все актуализированные данные, в том числе по финансам. При этом министр отметил, что, по его мнению, РЖД будет проблематично реализовать такой масштабный проект без поддержки из федерального бюджета.

Ранее Максим Соколов говорил, что РЖД начнут проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году, а средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу компании на этот год. Кроме того, по словам министра, дальнейшее соединение Сахалина с Японией "обсуждается на различного политического уровня встречах", в том числе он планирует встретиться в начале года с профильным министром Японии.

Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин говорил ТАСС, что транспортный переход на Сахалин по ТЭО предусмотрен как мост.

Реанимация планов

О реанимировании планов соединения Сахалина с континентальной частью страны во время ежегодной "Прямой линии" в июне прошлого года сообщил президент России Владимир Путин. Проект строительства перехода в двух вариантах - мост или тоннель - включен в государственную стратегию развития транспортной системы России.

Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста через пролив Невельского, однако рассматриваются проекты тоннеля или дамбы. Всего длина железнодорожной связи должна составить 580 км: она начнется от станции Селихино близ Комсомольска-на-Амуре до поселка Ныш на северо-востоке Сахалина.

По словам Владимира Путина, стоимость моста будет ниже, чем перехода через Керченский пролив, но вместо него возможно строительство тоннеля. Решение о начале стройки пока не принято. Глава государства также отмечал, что, по предварительным расчетам, стоимость моста может составить 286 млрд рублей без учета стоимости работ по строительству подъездных путей на острове и в Хабаровском крае.

Транспортный переход рассматривается как часть другого более крупного начинания - оно предполагает сухопутное соединение РФ и Японии через Сахалин. В этом случае обе страны получают существенные выгоды, например, начнет действовать транспортный коридор, позволяющий, по оценкам, обрабатывать более 40 млн тонн грузов в год.

Объем инвестиций в создание транспортного перехода с материка на Сахалин составляет около 500 млрд рублей, заявлял министр транспорта РФ Максим Соколов в интервью ТАСС на Восточном экономическом форуме. По его словам, проект может быть реализован уже в первой половине следующего десятилетия.

ССЫЛКИ ПО ТЕМЕ:

Более 50 км железной дороги Сахалина переведут на общероссийский стандарт в 2018 году

Миллиардер Аркадий Ротенберг выкупит "Мостотрест" из-за строительства моста на Сахалин

подпишитесь на новости бизнеса и политики на Сахалине в Telegram

вступай в группу SakhalinMedia в WhatsApp

подпишитесь на главные новости дня на Сахалине в Viber

<http://ujnosahalinsk.bezformata.ru/listnews/proekt-stroitelstva-mosta-na-sahalin/65137093/>

Trans.ru, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее
Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных: большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и переформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 часов.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<https://trans.ru/news/perevozka-kontrejlerami-v-kaliningrad-obhoditsya-v-2-raza-bystree>

Advis.ru, 22 февраля 2018

ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве.

21 февраля в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" ("ОБВ") Андреас Маттэ утвердили дополнение к соглашению о сотрудничестве 2011 года. Соответствующий документ подписан в присутствии министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова и министра транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберта Хофера. Церемония состоялась в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

"Австрийские железные дороги - один из ведущих партнеров РЖД в Европе. Подписанное соглашение создает хорошую основу для дальнейшей совместной работы в развитии инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок, инновационных технологий, а также кадрового потенциала", - отметил Олег Белозеров.

"Тесное сотрудничество на международной арене совершенно необходимо для повышения эффективности железнодорожного транспорта и его

привлекательности в будущем в сравнении с другими видами транспорта", - подчеркнул Андреас Маттэ.

Соглашение предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

В сентябре 2012 года ОАО "РЖД" и "ОВВ" был подписан меморандум о совместных действиях по развитию кадрового потенциала. Заключенное соглашение закрепляет намерения российских и австрийских железных дорог взаимодействовать в этой сфере в формате проведения совместных мероприятий, включая организацию деловых и учебных визитов, семинаров, стажировок, программ повышения квалификации и т.д.

В рамках форума также состоялось подписание меморандумов о сотрудничестве АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) и ПАО "ТрансКонтейнер" с австрийской компанией Rail Cargo Austria AG.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=C90BFDC2-AB1D-A348-8197-87072C69EB65

Advis.ru, 22 февраля 2018

Олег Белозеров: "Требуются новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней".

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как

контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+60%) к уровню 2016 года.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Еще одним ответом на вызовы времени, по словам главы ОАО "РЖД", является международный проект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия".

"ВСМ "Евразия" должна объединить систему "Евро Карекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель движения на евразийском континенте", - заключил Олег Белозеров.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=E4D11FD8-40E9-B545-A5B7-95B4ED10EEBF

Единый Российский Рейтинг, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее

Источник:АвтоТрансИнфо

Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и переформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<https://vsetk.ru/company/14/news/26767/>

Musavat.com, 22 февраля 2018

Главы железных дорог Азербайджана и России обсудили возможности сотрудничества

Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара.

Как передает Тренд, об этом говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил сделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

http://musavat.com/ru/news/glavy-zheleznyh-dorog-azerbajdzhana-i-rossii-obsudili-vozmozhnosti-sotrudnichestva_507490.html

АвтоТрансИнфо, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее

Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и реформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<http://ati.su/Media/News.aspx?ID=159836&HeadingID=13>

Каспий online, 22 февраля 2018

Джавид Гурбанов: "Пассажирские поезда по маршруту Баку-Тбилиси-Карс будут действовать с июня"

Пассажиروперевозки по железной дороге Баку-Тбилиси-Карс могут начаться с июня.

Как заявил журналистам в рамках проходящего в Вене международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (ADY) Джавид Гурбанов, на первом этапе будут осуществляться перевозки пассажиров до турецкого города Карс.

"Для начала международных перевозок необходимо решить некоторые технические вопросы, связанные с размером колеи. Для этого уже сделан соответствующий заказ швейцарской компании Stadler", - сказал Дж.Гурбанов.

<http://www.kaspiy.az/news.php?id=76982>

NewsGra.com, 22 февраля 2018

ОАО РЖД просит вернуть январские потери

ОАО РЖД просит правительство о компенсации поздней индексации грузовых тарифов в январе. Общая сумма не называется, хотя глава Минтранса Максим Соколов говорил о потерях в 3-4 млрд руб. По расчетам "Ъ", компенсация может составить 3,7 млрд руб.

ОАО РЖД будет просить компенсировать неровную индексацию железнодорожных тарифов в январе. Об этом рассказал журналистам

замминистра транспорта Алан Лушников в кулуарах форума "Стратегическое партнерство 1520". По его словам, из-за того, что приказ ФАС вступил в силу не с 1 января, "ОАО РЖД заявляет, что недополучило доходы по сравнению с тем, как мы, совет директоров, и правительство им утвердили". Вопрос о компенсации обсуждается, добавил он.

О том, что ОАО РЖД может попросить компенсацию, монетарную или тарифную, за запоздание выхода постановления о тарифах (финальный документ вступил в силу с 30 января), говорил журналистам 7 февраля глава Минтранса Максим Соколов. Ссылаясь на оценки самой монополии, он называл потери в 3-4 млрд руб., но оговаривался, что "цыпляют по осени считают" и "надо разбираться с этим вопросом уже тогда, когда будут понятны примерные финансовые параметры работы ОАО РЖД по итогам 2018 года" (цитата по "Интерфаксу").

Правительство в декабре одобрило суммарную индексацию тарифа ОАО РЖД на грузоперевозки на 5,4% к уровню 2017 года. Но, поскольку она состояла из трех разных долей - 3,9% общей индексации, продления прошлогодней надбавки в 2% на капремонт и 1,5% новой допнадбавки, - по мере выхода документов ФАС в силу она вступала постепенно. Так, с 1 по 5 января она составляла 2% к уровню 2017 года, с 6 по 29 января - 1,9%, а с 30 января и далее - 5,4%.

В ОАО РЖД не комментируют этот вопрос и искомую сумму не называют. Исходя из сумм индексации, которые давало ОАО РЖД в проекте финплана (1% индексации равен 13,5 млрд руб.), недостача составит около 3,7 млрд.

<http://newsgra.com/russian/economy/768709-oao-rzhd-prosit-vernut-yanvarskie-poteri/>

Rostec.ru, 22 февраля 2018

Ростех нацелен на сотрудничество с ЕАЭС в сфере железнодорожных перевозок. Первый заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Владимир Артяков принял участие в работе международного железнодорожного форума "1520", одним из партнеров которого выступила корпорация "Уралвагонзавод". Мероприятие проходило в Вене с 20 по 22 февраля. Владимир Артяков рассказал об итогах работы Уралвагонзавода в 2017 году и нацеленности Ростеха на сотрудничество с ЕАЭС в сфере железнодорожных перевозок.

По словам Владимира Артякова, Уралвагонзавод, входящий в Госкорпорацию Ростех, в 2017 году изготовил и реализовал более 15 тыс. грузовых вагонов всех видов на 37 млрд рублей, при этом свыше 90% портфеля было сформировано за счет инновационных моделей.

"Изготовление и реализация инновационных моделей грузовых вагонов с увеличенной грузоподъемностью позволили УВЗ приблизиться к показателям лидера рынка инновационного вагоностроения - Объединенной вагоностроительной компании. В 2018 году УВЗ планирует изготовить более 17 тысяч грузовых вагонов всех видов, сейчас производственная программа законтрактована на 70%. Больше половины заказанных вагонов - инновационные", - рассказал он.

Кроме того, в России будет создано первое в стране производство полимеров специального применения - транс-полиноборнена, применяемого для изготовления подрельсовых прокладок-амортизаторов рельсовых дорог. Работы в этом направлении ведет предприятие Ростеха "РТ-Химкомпозит". Материал способен качественно улучшить характеристики амортизаторов в части демпфирования, вибро- и звукопоглощения и увеличить скорость прохождения

высокоскоростного наземного транспорта. По своим характеристикам полимер превосходит европейские аналоги.

По мнению Владимира Артякова, различные разработки Ростеха - от подвижного состава до автоматизированных систем управления - способны заинтересовать европейские и китайские компании.

"Россия крайне заинтересована в создании современных транспортных коридоров на своей территории, в масштабах ЕАЭС и в рамках всего евразийского региона. Надеемся, что сегодняшний форум станет новым шагом в развитии железнодорожного коридора Восток-Запад и приблизит нас с нашими австрийскими партнерами к участию в совместных инфраструктурных проектах", - подытожил свое выступление Владимир Артяков.

"Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов. В мероприятии принимают участие около 1400 специалистов из более чем 30 государств.

<http://rostec.ru/news/rostekh-natselen-na-sotrudnichestvo-s-eaes-v-sfere-zheleznodorozhnykh-perevozok/>

Navkolo.me, 22 февраля 2018

Азербайджан и Российская Федерация обсудили тарифные условия грузоперевозок в рамках МТК "Север-Юг"

Об этом сообщается в заявлении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг, пишет Trend.az.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Стороны обсудили предстоящее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур-Астара, Самур-Ахалкалаки и вопросы тарифов", - говорится в заявлении.

Согласно сообщению, международный транспортный коридор "Север-Юг" является одним из основных проектов для Азербайджана.

Дж.Гурбанов обозначил, что сейчас заканчивается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. Как говорилось, церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан)-Астара (Иран) состоится к началу весны нынешнего 2018 с участием президентов Азербайджана и Ирана. "Недавно по данной линии уже был пущен прибывший из Российской Федерации 1-ый тестовый состав из 6-ти вагонов", - обозначил Гурбанов.

В свою очередь Олег Белозеров высоко оценил сделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут. Недавно по этому маршруту отправлен испытательный поезд из РФ, состоящий из 6 вагонов. Завершение строительства участка Астара-Астара является первым этапом восстановления железнодорожного сообщения между Азербайджаном и Ираном. Для активизации возведения недостающего на иранской территории участка Астара - Решт руководство Азербайджана выделило Ирану кредит в объеме 500 млн долларов.

<http://navkolo.me/azerbaydzhan-i-rossiyskaya-federaciya-obsudili-tarifnie-467837.html>

NewsforBreakfast.ru, 22 февраля 2018

В Вене состоялась встреча глав железнодорожных ведомств Азербайджана и РФ

Автор: Ягодников Вадим Григориевич

Об этом сообщается в заявлении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг, пишет Trend.az.

22 февраля, Fineko/abc.az. В рамках проходящего в Вене бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", председатель ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД) Джавид Гурбанов встретился с президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

Как отмечается в сообщении пресс-центра ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД), в ходе встречи председателя АЖД Джавида Гурбанова с президентом ОАО "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым были обсуждены предстоящее развитие западного участка интернационального транспортного коридора (МТК) "Север-Юг", грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а кроме этого тарифные условия и прочие вопросы.

По утверждению Джавида Гурбанова, МТК "Север-Юг" является одним из основных для Азербайджана интернациональных транспортных проектов. Так, на текущий момент заканчивается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на площади 35 га в городе Астара (Иран).

Как говорилось, церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан)-Астара (Иран) состоится весной 2018 г с участием президентов Азербайджана и Ирана.

В свою очередь Олег Белозеров высоко оценил сделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу.

Железная дорога Астара-Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой Азербайджана.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе совместить железные дороги Азербайджана, Ирана и Российской Федерации.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать 5 миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - не менее 10 миллионов тонн грузов.

Ягодников Вадим Григориевич

<http://newsforbreakfast.ru/2018/02/v-vene-sostoyalas-vstrecha-glav-zheleznodorozhnih-vedomstv/>

БезФормата.Ru Рязань, 22 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9 - 10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае.

Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорт

- отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины.

Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии.

Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом - считает глава Австрийских железных дорог

- считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

<http://ryazan.bezformata.ru/listnews/magistral-1520-protyanetsya-do-avstrii/65093205/>

АзербАдж, 22 февраля 2018

Обсуждены возможности сотрудничества Азербайджана и России в железнодорожной сфере

Находящийся в Вене председатель Закрытого акционерного общества (ЗАО) "Азербайджанские железные дороги" Джавид Гурбанов в рамках международного бизнес-форума железнодорожников "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" встретился с генеральным директором Акционерного общества "Российские железные дороги" Олегом Белозеровым.

Как сообщает АЗЕРТАДЖ, на встрече с участием делегаций стороны выразили удовлетворение нынешним состоянием отношений между железнодорожными структурами Азербайджана и России. Были обсуждены вопросы дальнейшего развития территории вдоль западной части Международного транспортного коридора Север-Юг, перехода вагонного парка к новой модели управления, некоторые осуществляемые проекты. На встрече также состоялось обсуждение дальнейшего развития и тарифных условий грузовых и пассажирских перевозок в направлении Самур -Астара и Самур-Ахалкалаки.

Д.Гурбанов отметил, что Международный транспортный коридор Север-Юг является одним из значимых для нашей страны проектов. Азербайджанская сторона за короткий срок выполнила принятые обязательства. В настоящее время в Астаре (Иран) на территории площадью 35 гектаров завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала. В ближайшие месяцы ожидается сдача в эксплуатацию международной железной дороги Астара (Азербайджан)-Астара (Иран). На днях по этому маршруту из

Российской Федерации в Иран отправлен первый испытательный грузовой поезд, состоящий из шести вагонов.

О.Белозеров высоко оценил работу, сделанную азербайджанской стороной в рамках Международного транспортного коридора Север-Юг, отметил важность мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока к данному маршруту.

Состоялся обмен мнениями о перспективах развития сотрудничества.

Отметим, что соглашение о Международном транспортном коридоре Север-Юг между Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран и Индией было подписано в Санкт-Петербурге 12 сентября 2000 года. Соглашение вступило в силу 21 мая 2002 года. Прогнозы показывают, что в случае действия в полную силу Международный транспортный коридор Север-Юг обеспечит выход стран Европы, России, регионов Центральной Азии и Кавказа к государствам Персидского залива и Индию, создаст условия для интенсификации торговых связей прикаспийских стран с черноморскими портами.

Напомним, что 20-22 февраля в Вене состоялся международный бизнес-форум железнодорожников "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Главная цель двухдневного форума заключалась в поиске ответов на растущую потребность транснациональных грузоперевозок между странами Азии и Европы, и обсуждении вопросов повышения эффективности железнодорожного транспорта в коридоре Восток-Запад.

На форуме с участием 250 представителей государственных транспортных структур, железнодорожных компаний, транспортных, логистических и машиностроительных предприятий 24 стран наша страна была представлена делегацией во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым.

https://azertag.az/ru/xeber/Obsuzhdeny_vozmozhnosti_sotrudnichestva_Azerbaidzha_na_i_Rossii_v_zheleznodorozhnoi_sfere-1139108

Transportweekly , 22 февраля 2018

ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о сотрудничестве

Вчера в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене состоялось подписание меморандума о стратегическом сотрудничестве между ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG.

Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать

дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай-Европа-Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт" - подчеркнул генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков.

Со стороны Rail Cargo Austria AG подписантом выступил член правления Томас Каргл, а от ПАО "ТрансКонтейнер" Меморандум подписал генеральный директор Петр Баскаков.

"ТрансКонтейнер"

<http://www.transportweekly.com/pages/ru/news/articles/140361/>

Transportweekly , 22 февраля 2018

ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве

21 февраля в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" ("ÖBB") Андреас Маттэ утвердили дополнение к соглашению о сотрудничестве 2011 года. Соответствующий документ подписан в присутствии министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова и министра транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберта Хофера. Церемония состоялась в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

- Австрийские железные дороги - один из ведущих партнеров РЖД в Европе. Подписанное сегодня соглашение создает хорошую основу для дальнейшей совместной работы в развитии инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок, инновационных технологий, а также кадрового потенциала, - отметил Олег Белозеров.

- Тесное сотрудничество на международной арене сегодня совершенно необходимо для повышения эффективности железнодорожного транспорта и его привлекательности в будущем в сравнении с другими видами транспорта, - подчеркнул Андреас Маттэ.

Соглашение предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

В сентябре 2012 года ОАО "РЖД" и "ÖBB" был подписан меморандум о совместных действиях по развитию кадрового потенциала. Заключенное сегодня соглашение закрепляет намерения российских и австрийских железных дорог взаимодействовать в этой сфере в формате проведения совместных мероприятий, включая организацию деловых и учебных визитов, семинаров, стажировок, программ повышения квалификации и т.д., передает пресс-служба РЖД.

<http://www.transportweekly.com/pages/ru/news/articles/140362/>

Transportweekly , 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее

Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и переформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<http://www.transportweekly.com/pages/ru/news/articles/140378/>

Katashi.ru, 22 февраля 2018

ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП в Австрии

ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG 21 февраля подписали меморандум о сотрудничестве. Как сообщает пресс-служба ТрансКонтейнера, подписание состоялось в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", проходящего в Вене. Подписи под меморандумом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и гендиректор ТрансКонтейнера Петр Баскаков. Согласно документу стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности. Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожные сети. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии. "Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстрорастущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ТрансКонтейнера на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию

железнодорожного транзита в направлении Китай - Европа - Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт," - подчеркнул П.Баскаков. ПАО "ТрансКонтейнер" (ИНН 7708591995) - дочернее общество ОАО "Российские железные дороги" - зарегистрировано 4 марта 2006 года на базе филиала РЖД - Центр по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер". Хозяйственную деятельность компания начала 1 июля 2006 года. Компания располагает 46 собственными терминалами в разных центрах России и управляет контейнерным терминалом "Добра", расположенным на границе Словакии и Украины, владеет 50% АО "КеденТрансСервис" - частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане. Кроме того, ТрансКонтейнер является владельцем парка специализированного подвижного состава: свыше 25 тыс. фитинговых платформ и около 60 тыс. крупнотоннажных контейнеров. АО "ОТЛК" принадлежит 50.00001% акций ТрансКонтейнера, группе Fesco - 25.07% (в том числе 12.37% в виде GDR), ООО "Енисей Капитал" - 24.5051%. Акции ТрансКонтейнера торгуются на Фондовой бирже ММВБ-РТС. Депозитарные расписки на акции компании торгуются также на Лондонской фондовой бирже. Чистая прибыль ПАО "ТрансКонтейнер" за 9 месяцев 2017 года по МСФО увеличилась на 96.37% до 5.186 млрд руб. с 2.641 млрд руб. за аналогичный период 2016 года. Выручка выросла на 30.74% до 48.242 млрд руб. с 36.9 млрд руб., прочие операционные доходы снизились на 12.92% до 445 млн руб. с 511 млн руб., прибыль до налогообложения увеличилась в 2.05 раза до 6.468 млрд руб. с 3.15 млрд руб. По данным ИПС "ДатаКапитал" ИА АК&М, чистая прибыль ПАО "ТрансКонтейнер" за 2017 год по РСБУ увеличилась в 2.06 раза до 5.429 млрд руб. с 2.631 млрд руб. годом ранее. Выручка выросла на 27.31% до 65.17 млрд руб. с 51.191 млрд руб., прибыль от продаж - в 2.09 раза до 7.45 млрд руб. с 3.568 млрд руб., прибыль до налогообложения - в 2.08 раза до 7.054 млрд руб. с 3.387 млрд руб.

<https://katashi.ru/news/2882643/>

Все о таможне, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее
Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и реформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<http://www.tks.ru/logistics/2018/02/22/0003>

Железнодорожные перевозки, 22 февраля 2018

Соколов: объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России увеличился более чем на 60%

Объем перевозки транзитных грузов по железным дорогам России за последние 2 года увеличился более чем на 60%, сказал министр транспорта России Максим Соколов в ходе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", передает корреспондент RNS.

"Сегодня несмотря на то, что железнодорожный транспорт испытывает жесткую конкуренцию со стороны других видов транспорта, роль современной экономики на евразийском континенте трудно переоценить. И это очень хорошо показывает статистика последних лет.... Грузооборот между евразийскими странами будет постоянно увеличиваться. Это особенно выявляется в обороте контейнерных грузов. Перевозка транзитных грузов по железным дорогам России за последние два года увеличилась более чем на 60%. А при этом контейнерный транзит с Востока на Запад за последние пять лет вырос более чем в 13 раз. Это говорит не просто о хороших, а об уверенных и оптимистичных перспективах развития перевозок по технологии железный рельс-железное колесо на всем евразийском континенте", - сказал он.

Эта перевозка в грузовом формате, по словам Соколова, является наиболее перспективной поскольку логистика морским транспортом составляет около 30-35 суток, авиационным - существенно быстрее, но при этом в несколько раз дороже.

Соколов отметил, что "с учетом развития высокостоймых грузов развитие электронной торговли - а, по некоторым прогнозам, объем электронной торговли, который хорошо форматируется логистическими компаниями в формат контейнерной перевозки, уже через три года составит порядка \$5 трлн. Это основа для возрастающей грузовой базы железных дорог на нашем континенте".

"Та идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, с объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - сказал он.

<https://cargo-report.info/news/3262>

Единый транспортный Trans.ru, 22 февраля 2018

"Трансконтейнер" и Rail Cargo могут создать совместное предприятие в Австрии "Трансконтейнер" и Rail Cargo Austria в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене подписали меморандум о

сотрудничестве. Передает ТАСС сообщение, содержащееся в пресс-релизе компании "Трансконтейнера".

"Согласно документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу предприятия будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай-Европа-Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности", - говорится в сообщении.

Подписи под документом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и генеральный директор "Трансконтейнера" Петр Баскаков.

Отмечается, что целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть, в частности, обеспечение регулярного сообщения между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Трансконтейнер" является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. Компания располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО "Кедентранссервис" - ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом "Добра" на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

<https://trans.ru/news/transkontejner-i-rail-cargo-mogut-sozdat-sovmestnoe-predpriyatie-v-avstrii>

Интерфакс # Азербайджан, 22 февраля 2018

Баку и Москва обсудили возможности развития транспортного коридора Север-Юг в западном направлении

Руководители железнодорожных ведомств Азербайджана и России обсудили возможности дальнейшего развития транспортного коридора "Север-Юг", отмечается в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги" (АЖД).

"Глава АЖД Джавид Гурбанов и президент ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) Олег Белозеров провели встречу в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Стороны обсудили дальнейшее развитие транспортного коридора "Север-Юг" в западном направлении, развитие грузовых и пассажирских перевозок по маршрутам Самур-Астара, Самур-Ахалкалаки и вопросы тарифов", - говорится в сообщении.

Дж.Гурбанов отметил, что в настоящее время завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала в иранском городе Астара. На днях по железной дороге Астара (Азербайджан) - Астара (Иран) был отправлен прибывший из России первый тестовый состав из 6 вагонов.

О.Белозеров высоко оценил работу азербайджанской стороной, проделанную в рамках проекта "Север-Юг", и отметил необходимость мобилизации всех возможностей для привлечения грузопотока в этом направлении.

Как сообщалось, церемония ввода в эксплуатацию железной дороги Астара (Азербайджан)-Астара (Иран) состоится в марте 2018 года с участием президентов Азербайджана и Ирана.

Железная дорога Астара-Астара является частью проекта "Север-Юг", соединяющего железные дороги Ирана с железнодорожной системой Азербайджана. Протяженность дороги составляет 10 км, из которых 8 км - от

города Астара до госграницы с Ираном, и 2 км - от границы до иранского города Астара.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России. На первом этапе по коридору планируется транспортировать 5 млн тонн грузов в год, в дальнейшем - более 10 млн тонн.

<http://interfax.az/view/726600>

Калининградская железная дорога, 22 февраля 2018

Калининградская железная дорога и АО "ОТЛК" подписали меморандумы о стратегическом сотрудничестве со стивидорными компаниями

21 февраля в рамках международного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" Калининградская железная дорога и АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" заключили меморандумы о стратегическом сотрудничестве с портами Калининградской области по реализации проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

Подписи под документами поставили начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, президент АО "ОТЛК" Алексей Гром, первый заместитель генерального директора ОАО "Калининградский морской торговый порт" Владимир Лавренчук, генеральный директор ООО "Балтийская Стивидорная Компания" Султан Батов и директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП "Росморпорт" Сергей Пылин.

Целью подписанных меморандумов является создание совместных транспортных продуктов в рамках проекта мультимодальных перевозок в сообщении Китай - Европа.

По словам президента АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" Алексея Грома, компания в 2018 году планирует наращивание объема грузоперевозок в направлении Европа - Китай - Европа, в том числе через Калининградскую область. Одним из важных направлений развития транзитных сервисов является реализация проекта мультимодальных контейнерных перевозок через порты Калининградской области.

Как отметил начальник Калининградской железной дороги Виктор Голомолзин, магистраль обладает значительным транзитным потенциалом для дальнейшего увеличения перевозок грузов в коридоре Восток-Запад, в том числе с предоставлением сервиса мультимодальных контейнерных перевозок.

"Подписание меморандумов о сотрудничестве АО "ОТЛК" и Калининградской железной дороги с ведущими портами Калининградской области - дает старт новому направлению перевозок грузов ОТЛК. Порт, море и железная дорога объединяются для создания новых продуктов, целью которых является развитие транзита в целом", - прокомментировал подписание документов президент АО "ОТЛК" Алексей Гром.

Совместные усилия участников проекта позволят создать новый коридор на евроазиатском транзитном маршруте, а также предложить новый транспортно-логистический продукт, конкурентоспособный по времени и стоимости.

http://kzd.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=4059&layer_id=4069&refererLayerId=3941&refererPageId=704&id=5118

Surf.az, 22 февраля 2018

Азербайджан и Россия обсудили тарифы на перевозки по новым маршрутам
Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара, говорится в сообщении ЗАО "Азербайджанские железные дороги", распространенном в четверг.

Встреча главы ЗАО "Азербайджанские железные дороги" и руководителя "Российских железных дорог" состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка международного транспортного коридора "Север-Юг", вопросы грузовых и пассажирских перевозок в направлениях Самур-Астара и Самур-Ахалкалаки, а также тарифные условия и прочие вопросы", - говорится в сообщении.

По словам Гурбанова, коридор "Север-Юг" является одним из приоритетных для Азербайджана международных транспортных проектов.

Азербайджанская сторона в кратчайшие сроки выполнила взятые на себя обязательства: на данный момент уже завершается строительство железнодорожной станции и разгрузочного терминала на территории в 35 гектаров в иранской Астаре. В ближайшие месяцы ожидается ввод в строй международной железной дороги Астара (Азербайджан) - Астара (Иран). На днях по этой линии уже был пущен прибывший из России первый тестовый состав из шести вагонов.

В свою очередь, Олег Белозеров высоко оценил сделанную азербайджанской стороной в рамках проекта "Север-Юг" работу. По его словам, необходимо мобилизовать все силы для привлечения грузопотока на этот маршрут.

Транспортный коридор "Север-Юг" призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией, в том числе объединить железные дороги Азербайджана, Ирана и России.

На первом этапе по коридору планируется транспортировать пять миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - более 10 миллионов тонн грузов.

<http://surf.az/site/tapdim/191290/azerbajdzhan-i-rossija-obsudili-tarify-na-perevozki-po-novym-marshrutam>

Единый транспортный Trans.ru, 22 февраля 2018

Еврокомиссия не видит препятствий для реализации проекта продления Транссиба в ЕС

Технические стандарты не могут стать препятствием для реализации проекта по продлению Транссибирской железнодорожной магистрали с широкой колеёй из Словакии до Австрии. Передает ТАСС заявление главы департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеира Фитча, сделанное на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Технические стандарты не могут быть барьерами, потому что в странах Балтии уже есть этот стандарт с широкой колеёй. Мы уже работаем с нашими коллегами по стандарту 1 520 мм в странах Балтии, - отметил Кеир Фитч. - Есть определенные экологические правила, но с точки зрения инвестиций, если мы сможем разработать четкий юридический режим, чтобы грузопотоки проходили в Восточной Европе без препятствий, то это сделает финансирование более легким делом", - добавил представитель Европейской комиссии.

По его словам, Европейская комиссия не может инвестировать финансовые средства в строительство широкой колеи на территории Австрии, потому что в этой стране в настоящее время есть только узкая колея. "Мы можем финансировать такие проекты только в тех странах, где уже есть широкая колея, к примеру в странах Балтии", - добавил он.

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009-м году создали совместное предприятие, зарегистрированное в Вене, с целью продления железной дороги с шириной колеи 1 520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. Железнодорожная колея в России имеет ширину 1 520 мм, ширина европейской железной колеи - 1 435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае. Согласно расчетам Минтранса Австрии, строительные работы стоимостью 6,5 млрд. евро планируется начать в 2023-м году и завершить к 2033-му году.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Австрии 20-22 февраля. Участники обсуждают возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад, проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу путем продления железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия). Форум призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов. Организатором мероприятия выступила компания "Бизнес Диалог", а ключевыми партнерами - компания "Австрийские железные дороги" и ОАО "Российские железные дороги".

<https://trans.ru/news/evrokomissiya-ne-vidit-prepyatstvij-dlya-realizacii-proekta-prodleniya-transsiba-v-es>

Navkolo.me, 22 февраля 2018

РЖД продолжит сотрудничать с Австрией в третьих государствах

Сегодня в Вене начал работу форум, на котором собрались уполномоченные железнодорожных компаний стран СНГ и ЕС.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении 2-х дней.

Министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер объявил, что завершение строительства линии ожидается в 2033.

Железнодорожная колея в РФ имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железной колеи - 1435 мм. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тыс. километров. Для сравнения: колея на территории большинства европейских стран имеет ширину 1435 миллиметров.

Документ подписан генеральным директором - председателем правления РЖД Олег Белозеровым и генеральным директором "Австрийских железных дорог" (ÖBB) Андреасом Маттэ. Участие в обсуждениях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и остальных стран, русских и европейских компаний.

По его словам, проект "широкая колея" стал ответом на инициативу Китая сделать новый "Шелковый путь". Он подразумевает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и

формирования в районе Вены-Братиславы интернационального логистического центра. Участники обсуждают возможности поднятия скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной автодороги в Европу. "Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в заявлении на сайте форума.

Акционеры совместной компании Breitspur Planungsgesellschaft, созданной с участием Российской Федерации, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с широкой колеёй (1520 мм) из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

Уполномоченный австрийских железных дорог обозначил, что "проект расширения широкой колеи может подключить трансевропейскую сеть к Китайскому шелковому пути". Он подразумевает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы интернационального логистического центра.

Соглашение также предусматривает продление сотрудничества в реализации проекта возведения ширококолейной железной дороги до Вены в рамках общего учреждения Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования.

<http://navkolo.me/rzhd-prodolzhit-sotrudnicat-s-avstriey-v-tretih-467338.html>

Surf.az, 21 февраля 2018

Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы (ФОТО) БАКУ /Trend/ - В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Азербайджан на заседании представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым, говорится в сообщении ЗАО

Мероприятие, в котором в целом принимают участие 250 представителей из 24 стран - главы железнодорожных компаний, машиностроительных, транспортных, логистических предприятий, а также главы соответствующих органов управления Азербайджана и России, продолжит работу и в четверг.

На бизнес-форуме "Евразия и Шелковый Путь: Навстречу друг другу" обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения в рамках Транскаспийского международного торгово-транспортного коридора Восток - Запад. Также на отдельных сессиях мероприятия обсуждаются международные логистические проблемы, вопросы финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры и вопросы улучшения технологической координации железных дорог с шириной колеи в 1520 и 1435 мм.

Как отметил заместитель председателя "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов, выступая на форуме, данное мероприятие имеет большое значение в расширении стратегического партнерства. Азербайджан расположен на стыке Европы и Азии и активно участвует в реализации международных проектов.

Далее была предоставлена подробная информация о транспортных коридорах Север-Юг, Юг-Запад, Восток-Запад, в частности, о железнодорожном маршруте Баку-Тбилиси-Карс, открытие которого состоялось в октябре прошлого года. В рамках форума будут подписаны международные соглашения о сотрудничестве.

<http://surf.az/site/tapdim/191233/azerbajdzhanskije-transportnye-proekty-v-centre-vnimanija-evropy-foto>

Region plus, 22 февраля 2018

Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы

В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Азербайджан на заседании представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым, говорится в сообщении ЗАО

Мероприятие, в котором в целом принимают участие 250 представителей из 24 стран - главы железнодорожных компаний, машиностроительных, транспортных, логистических предприятий, а также главы соответствующих органов управления Азербайджана и России, продолжит работу и в четверг.

На бизнес-форуме "Евразия и Шелковый Путь: Навстречу друг другу" обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения в рамках Транскаспийского международного торгово-транспортного коридора Восток - Запад. Также на отдельных сессиях мероприятия обсуждаются международные логистические проблемы, вопросы финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры и вопросы улучшения технологической координации железных дорог с шириной колеи в 1520 и 1435 мм.

Как отметил заместитель председателя "Азербайджанские железные дороги" Игбал Гусейнов, выступая на форуме, данное мероприятие имеет большое значение в расширении стратегического партнерства. Азербайджан расположен на стыке Европы и Азии и активно участвует в реализации международных проектов.

Далее была предоставлена подробная информация о транспортных коридорах Север-Юг, Юг-Запад, Восток-Запад, в частности, о железнодорожном маршруте Баку-Тбилиси-Карс, открытие которого состоялось в октябре прошлого года.

В рамках форума будут подписаны международные соглашения о сотрудничестве.
Trend

<http://regionplus.az/posts/view/95192>

Железнодорожник Белоруссии, 21 февраля 2018

Форум общих интересов

Делегация Белорусской железной дороги принимает участие в работе Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который проходит в Вене. Делегацию магистрали возглавляет начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов.

"Стратегическое партнерство 1520" - Международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по

формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Участие Белорусской железной дороги в работе международного железнодорожного бизнес-форума - это также возможность довести информацию руководителям железных дорог, транспортных компаний, грузообразующих предприятий о транзитной политике, проводимой в Республике Беларусь, технических и технологических возможностях Белорусской железной дороги по пропуску транзитного грузопотока. На форуме выступают руководители национальных железнодорожных компаний государств широкой и узкой колеи, транспортного блока Европейской комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран Евросоюза и СНГ.

Работа Международного железнодорожного бизнес-форума построена в форматах пленарных заседаний и круглых столов. Начальник Белорусской железной дороги примет участие в качестве спикера в пленарной дискуссии на тему: "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Среди спикеров также в данном заседании примут участие Максим Соколов, министр транспорта Российской Федерации, Олег Белозеров, генеральный директор - председатель правления ОАО "Российские железные дороги", Владимир Артяков, первый заместитель генерального директора ГК "Ростех", председатель российской части Российско-Австрийского делового совета, Андреас Маттэ, генеральный директор ÖBB-Holding AG и ряд других.

В рамках пленарного заседания будут рассматриваться такие темы, как: "Транспорт и логистика. Как обеспечить сопряжение национальных проектов и инициатив"; "Виды сотрудничества. Как формируются грузы на маршрутах Восток - Запад и где искать источники для новых транспортных услуг"; "Из Пекина до Вены за 15 дней. Как удовлетворить растущий спрос на транзитные перевозки и что железнодорожный бизнес готов предложить грузовладельцам". Также деловая программа форума включает рассмотрение таких вопросов, как: проблематика международной логистики, финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры, улучшения технологической интероперабельности 1520 и 1435. Участники мероприятия будут проинформированы об усилиях железнодорожного бизнеса в части расширения географии и расписания регулярных контейнерных поездов в направлении Китай - ЕС - Китай, осуществления ускоренного таможенного оформления транзитных грузов, формирования конкурентоспособных тарифов, внедрения передовых логистических решений. Впервые мероприятие под брендом "1520" пройдет на территории Евросоюза.

<http://xpress.by/2018/02/21/forum-obshhix-interesov-5/>

Российские железные дороги, 21 февраля 2018

ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве

21 февраля в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" ("ÖBB") Андреас Маттэ утвердили дополнение к соглашению о сотрудничестве 2011 года. Соответствующий документ подписан в присутствии министра

транспорта Российской Федерации Максима Соколова и министра транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберта Хофера. Церемония состоялась в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

"Австрийские железные дороги - один из ведущих партнеров РЖД в Европе. Подписанное сегодня соглашение создает хорошую основу для дальнейшей совместной работы в развитии инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок, инновационных технологий, а также кадрового потенциала", - отметил Олег Белозеров.

"Тесное сотрудничество на международной арене сегодня совершенно необходимо для повышения эффективности железнодорожного транспорта и его привлекательности в будущем в сравнении с другими видами транспорта", - подчеркнул Андреас Маттэ.

Соглашение предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

В сентябре 2012 года ОАО "РЖД" и "ÖBB" был подписан меморандум о совместных действиях по развитию кадрового потенциала. Заключенное сегодня соглашение закрепляет намерения российских и австрийских железных дорог взаимодействовать в этой сфере в формате проведения совместных мероприятий, включая организацию деловых и учебных визитов, семинаров, стажировок, программ повышения квалификации и т.д.

В рамках форума также состоялось подписание меморандумов о сотрудничестве АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) и ПАО "ТрансКонтейнер" с австрийской компанией Rail Cargo Austria AG.

http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3770&id=91395

АвтоТрансИнфо, 21 февраля 2018

РЖД подтвердили целесообразность создания коридора Евразия

ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - сказал О. Белозеров.

Руководитель РЖД напомнил, что в прошлом году по поручению правительства России была проведена предварительная оценка проекта, результаты которой

показали экономическую целесообразность. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Было принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. В таком случае доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня может стать реальностью, полагает глава ОАО "РЖД".

<http://ati.su/Media/News.aspx?ID=159676&HeadingID=13>

Посольство Российской Федерации в Австрийской республике, 21 февраля 2018

В Вене проходит международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520"

В Вене проходит международный железнодорожный форум "Стратегическое партнерство 1520"

21-22 февраля в Вене проходит международный железнодорожный форум Стратегическое партнерство 1520 (РИА Новости о форуме). Центральными темами конференции, участие в которой в том числе примут министры транспорта России и Австрии, станут проекты "Широкая Колея" (продление широкополосного Транссиба до Вены) и "Новый шелковый путь".

21 февраля в 12.00 в гостинице Palais Hansen Kempinski руководители РЖД и Австрийских федеральных железных дорог ÖBB подпишут соглашение о сотрудничестве.

В интернете будет вестись онлайн-трансляция мероприятий форума.

https://austria.mid.ru/news?p_p_id=62_INSTANCE_077jqHnD4goB&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_struts.action=%2Fjournal%2Farticles%2Fview&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_returnToFullPageURL=https%3A%2F%2Faustralia.mid.ru%3A443%2Fnews%3Fp_p_id%3D62_INSTANCE_077jqHnD4goB%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_groupId=59744&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_articleId=25751908&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_version=1.0

Телеграф, 21 февраля 2018

Началось проектирование единой колеи Россия-Австрия

Новости Бизнеса: Железнодорожная линия с "российской" шириной колеи 1520 мм свяжет РФ с Братиславой и Веной.

Акционеры совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с "российской" шириной колеи 1520 мм из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования. "Работы по этому этапу начинаются в феврале, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков

строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 г. Документация по технико-экономическому обоснованию передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии. Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Вене 20-22 февраля. На нем рассматриваются механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно). В материалах к форуму отмечается, что объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 г. увеличились в 3 раза, до 523,3 тыс. тонн, в том числе в экспортном сообщении - в 6 раз (+350,3 тыс. тонн) в связи с "началом перевозок железной руды" (+330,8 тыс. тонн). Также хорошую динамику продемонстрировали контейнерные перевозки, в 2017 г. было перевезено 11,9 тыс. TEU экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В целом в 2017 г. по территории России перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в 2016 г. Развивается транзит в сообщении Китай-Европа: в 2017 г. перевезено 277 тыс. TEU - 67% от всех транзитных контейнерных грузов. Рост объемов перевозок на этом направлении составил 80%.

<https://telegraf.com.ua/biznes/ekonomika/3923486-nachalos-proektirovanie-edinoj-kolei-rossiya-avstriya.html>

Svodka.net, 21 февраля 2018

Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию
Создание ж/д линии "широкой колеи" до Вены переходит к предпроектированию
Акционеры совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с "российской" шириной колеи 1520 мм из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, Deloitte разработал бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 г.

Документация по технико-экономическому обоснованию передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется вместе с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Вене 20-22 февраля. На нем рассматриваются механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения оперебельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

В материалах к форуму отмечается, что объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 г. увеличились в 3 раза, до 523,3 тыс. тонн, в том числе в экспортном сообщении - в 6 раз (+350,3 тыс. тонн) в связи с "началом перевозок железной руды" (+330,8 тыс. тонн). Также хорошую динамику продемонстрировали контейнерные перевозки, в 2017 г. было перевезено 11,9 тыс. TEU экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В целом в 2017 г. по территории России перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в 2016 г. Развивается транзит в сообщении Китай-Европа: в 2017 г. перевезено 277 тыс. TEU - 67% от всех транзитных контейнерных грузов. Рост объемов перевозок на этом направлении составил 80%.

<http://svodka.net/politika/politika-ekonomika/47191>

Белорусская железная дорога (gw.by), Минск, 19 февраля 2018

Делегация Белорусской железной дороги примет участие в работе международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520"

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" пройдет в Вене с 20 по 22 февраля. Делегацию Белорусской железной дороги возглавит Начальник дороги Владимир Морозов.

"Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Участие Белорусской железной дороги в работе международного железнодорожного бизнес-форума - это также возможность довести информацию руководителям железных дорог, транспортных компаний, грузообразующих предприятий о транзитной политике, проводимой в Республике Беларусь,

технических и технологических возможностях Белорусской железной дороги по пропуску транзитного грузопотока.

На форуме выступят руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, транспортного блока Европейской комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран Евросоюза и СНГ.

Работа Международного железнодорожного бизнес-форума будет проводиться в форматах пленарных заседаний и круглых столов.

Начальник Белорусской железной дороги примет участие в качестве спикера в пленарной дискуссии на тему: "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Среди спикеров также в данном заседании примут участие Максим Соколов, министр транспорта Российской Федерации, Олег Белозеров, генеральный директор - председатель правления ОАО "Российские железные дороги", Владимир Артяков, первый заместитель генерального директора ГК "Ростех", председатель российской части Российско-Австрийского делового совета, Андреас Маттэ, генеральный директор OVB-Holding AG и ряд других. В рамках пленарного заседания будут рассматриваться такие темы как: "Транспорт и логистика. Как обеспечить сопряжение национальных проектов и инициатив"; "Виды сотрудничества. Как формируются грузы на маршрутах Восток - Запад и где искать источники для новых транспортных услуг"; "Из Пекина до Вены за 15 дней. Как удовлетворить растущий спрос на транзитные перевозки и что железнодорожный бизнес готов предложить грузовладельцам".

Также деловая программа форума включает рассмотрение таких вопросов как: проблематика международной логистики, финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры, улучшения технологической интероперабельности 1520 и 1435. Участники мероприятия будут проинформированы об усилиях железнодорожного бизнеса в части расширения географии и расписания регулярных контейнерных поездов в направлении Китай - ЕС - Китай, осуществления ускоренного таможенного оформления транзитных грузов, формирования конкурентоспособных тарифов, внедрения передовых логистических решений.

Впервые мероприятие под брендом "1520" пройдет на территории Евросоюза.

http://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2018/02/delegacija_beloruskoj_zhele77/

ИА Экспресс, 20 февраля 2018

ДЕЛЕГАЦИЯ БЖД ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЗНЕС-ФОРУМА "СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520"
Делегация Белорусской железной дороги во главе с начальником дороги Владимиром Морозовым примет участие в Международном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который пройдет в Вене с 20 по 22 февраля.

Как сообщили ЭКОПРЕСС в пресс-центре БЖД, "Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Участие Белорусской железной дороги в работе международного железнодорожного бизнес-форума - это также возможность довести информацию руководителям железных дорог, транспортных компаний, грузообразующих

предприятий о транзитной политике, проводимой в Беларуси, технических и технологических возможностях Белорусской железной дороги по пропуску транзитного грузопотока.

На форуме выступят руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, транспортного блока Европейской комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран Евросоюза и СНГ.

Работа Международного железнодорожного бизнес-форума будет проводиться в форматах пленарных заседаний и круглых столов.

Начальник Белорусской железной дороги примет участие в качестве спикера в пленарной дискуссии на тему "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу".

В рамках пленарного заседания будут рассматриваться такие темы, как "Транспорт и логистика. Как обеспечить сопряжение национальных проектов и инициатив"; "Виды сотрудничества. Как формируются грузы на маршрутах Восток-Запад и где искать источники для новых транспортных услуг"; "Из Пекина до Вены за 15 дней. Как удовлетворить растущий спрос на транзитные перевозки и что железнодорожный бизнес готов предложить грузовладельцам".

Деловая программа форума также включает рассмотрение таких вопросов как проблематика международной логистики, финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры, улучшения технологической интероперабельности 1520 и 1435. Участники мероприятия будут проинформированы об усилиях железнодорожного бизнеса в части расширения географии и расписания регулярных контейнерных поездов в направлении Китай-ЕС-Китай, осуществления ускоренного таможенного оформления транзитных грузов, формирования конкурентоспособных тарифов, внедрения передовых логистических решений.

Впервые мероприятие под брендом "1520" пройдет на территории Евросоюза.

<http://www.ecopress.by/ru/news/47/detail/223468.html>

Пресс-релизы Ecopress.by, 20 февраля 2018

ДЕЛЕГАЦИЯ БЖД ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЗНЕС-ФОРУМА "СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520"
Делегация Белорусской железной дороги во главе с начальником дороги Владимиром Морозовым примет участие в Международном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который пройдет в Вене с 20 по 22 февраля.

Как сообщили ЭКОПРЕСС в пресс-центре БЖД, "Стратегическое партнерство 1520" - международный бизнес-форум, который призван скоординировать усилия игроков транспортного рынка Евразии по формированию целостной инфраструктуры международных транспортных коридоров, созданию максимально комфортной среды для перемещения пассажиров и грузов.

Участие Белорусской железной дороги в работе международного железнодорожного бизнес-форума - это также возможность довести информацию руководителям железных дорог, транспортных компаний, грузообразующих предприятий о транзитной политике, проводимой в Беларуси, технических и технологических возможностях Белорусской железной дороги по пропуску транзитного грузопотока.

На форуме выступят руководители национальных железнодорожных компаний государств "широкой" и "узкой" колеи, транспортного блока Европейской

комиссии, международных профильных организаций, представители транспортно-логистических, машиностроительных и строительных компаний стран Евросоюза и СНГ.

Работа Международного железнодорожного бизнес-форума будет проводиться в форматах пленарных заседаний и круглых столов.

Начальник Белорусской железной дороги примет участие в качестве спикера в пленарной дискуссии на тему "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу".

В рамках пленарного заседания будут рассматриваться такие темы, как "Транспорт и логистика. Как обеспечить сопряжение национальных проектов и инициатив"; "Виды сотрудничества. Как формируются грузы на маршрутах Восток-Запад и где искать источники для новых транспортных услуг"; "Из Пекина до Вены за 15 дней. Как удовлетворить растущий спрос на транзитные перевозки и что железнодорожный бизнес готов предложить грузовладельцам".

Деловая программа форума также включает рассмотрение таких вопросов как проблематика международной логистики, финансирования и строительства железнодорожной инфраструктуры, улучшения технологической интероперабельности 1520 и 1435. Участники мероприятия будут проинформированы об усилиях железнодорожного бизнеса в части расширения географии и расписания регулярных контейнерных поездов в направлении Китай-ЕС-Китай, осуществления ускоренного таможенного оформления транзитных грузов, формирования конкурентоспособных тарифов, внедрения передовых логистических решений.

Впервые мероприятие под брендом "1520" пройдет на территории Евросоюза.

<http://www.ecopress.by/ru/news/8/detail/223468/back.html>

Центр транспортных стратегий, 21 февраля 2018

Создание ширококолейной железной дороги до Вены переходит к предпроектированию

Акционеры совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм из России до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования. Об этом сообщает Интерфакс.

"Работы по этому этапу начинаются в феврале, в его ходе планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - говорится в материалах к бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Ранее выбранный в ходе открытого тендера консорциум завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием (ТЭО) проекта. В ее рамках уточнен анализ грузопотоков. Кроме того, компания Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО были рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Документация по ТЭО передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Обсуждается взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Вене 20-22 февраля. На нем рассматриваются механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "советской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

В материалах к форуму отмечается, что объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году увеличились в 3 раза до 523,3 тыс. тонн, в том числе в экспортном сообщении - в 6 раз (+350,3 тыс. тонн) в связи с "началом перевозок железной руды" (+330,8 тыс. тонн). Также хорошую динамику продемонстрировали контейнерные перевозки, в 2017 году было перевезено 11,9 тыс. TEU экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В целом в 2017 году по территории России перевезено свыше 420 тыс. TEU, что на 62% больше, чем в 2016-м. В сообщении Китай-Европа перевезено 277 тыс. TEU - 67% от всех транзитных контейнерных грузов. Рост объемов перевозок на этом направлении составил 80%.

http://cfts.org.ua/news/2018/02/21/sozдание_shirokokoleynoy_zheleznoy_dorogi_do_veny_perekhodit_k_predproektirovaniyu_45741/

Новости обо всем, 21 февраля 2018

Дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу".

Видеотрансляция

ТАСС/Бизнес-диалог

В Вене начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". В рамках мероприятия проходит пленарная дискуссия "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", на которой обсуждаются возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток - Запад.

В числе участников диалога - генеральный директор-председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, гендиректор ÖBB-Holding AG Андреас Маттэ, председатель российской части Российско-Австрийского делового совета Владимир Артяков, генеральный директор ZSSK Cargo Мартин Возар, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, вице-президент по развитию международной деятельности Итальянских железных дорог Джовани Рокка и глава департамента по железнодорожной безопасности и интероперабельности Европейской комиссии Кеир Фитч.

Генеральный информационный партнер бизнес-форума - информационное агентство ТАСС.

https://newsae.ru/ekonomika_i_biznes/21-02-2018/diskussiya_koridor_evraziya_i_novyy_shelkovyy_put_navstrechu_drug_dругу_vide_otranslyaciya/

Новая перевозочная компания, Москва, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<http://npktrans.ru/Doc.aspx?docId=84246&CatalogId=653>

Пульс Планеты 24/7, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты ВЕНА, 21 фев - РИА Новости. Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

<http://www.puls-planety247.ru/v-vene-zheleznodorozhniki-stran-sng-i-es-obsudyat-glavnye-proekty-ria-novosti/>

Advis.ru, 21 февраля 2018

В Вене железнодорожники стран СНГ и ЕС обсудят главные проекты.

Железнодорожники стран СНГ и Европы соберутся на форуме в Вене для обсуждения главных инфраструктурных проектов и привлечения в них инвестиций, следует из материалов к мероприятию и его программы.

Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" начнется в среду и пройдет в течении двух дней. Откроют мероприятие министр транспорта РФ Максим Соколов и заместитель министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Герхард Гюртлих.

1520 миллиметров (мм) - это официальная ширина колеи железных дорог России, стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Ее общая протяженность на этом пространстве составляет свыше 150 тысяч километров. Такую колею еще называют "широкой" в сравнении с так называемой узкой колеей, которая используется, в частности, в странах Северной Америки, Европы, Китая и имеет ширину 1435 миллиметров.

Делегацию РЖД на форуме, согласно программе, возглавит генеральный директор компании Олег Белозеров. Участие в заседаниях форума примут топ-менеджеры железных дорог Австрии, Белоруссии, Италии, Азербайджана, Казахстана и других стран, российских и европейских компаний.

Темы форума

Среди тем форума коридор "Евразия" и новый Шелковый путь, как сделать так, чтобы имеющиеся на рынке деньги пошли в инфраструктурные проекты, почему проект строительства широкой колеи до Вены выгоден всем странам Евразии и др.

"Центральным мероприятием программы станет пленарная дискуссия Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь. Навстречу друг другу", в ходе которой участники рассмотрят возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад. Отдельные сессии будут посвящены проблематике международной логистики, финансированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, улучшению технологической интероперабельности 1520 и 1435", - говорится в сообщении на сайте форума.

"Широкая колея" идет в Европу

Одним из приоритетных для России и Австрии является проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от словацкой Кошице до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

http://advis.ru/php/view_news.php?id=5D1F707C-CEC1-CA4B-AE4F-69DC3BB90525

Посольство Российской Федерации в Австрийской республике , 21 февраля 2018

ТАСС: РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран

РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года было подписано на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

ВЕНА, 21 февраля. /ТАСС/. ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ВВ) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны также договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также для развития совместных пассажирских перевозок.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний BERNARD (Австрия), Walbeck (Словакия), Obermaier (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, также компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с

потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

https://austria.mid.ru/news?p_p_id=62_INSTANCE_077jqHnD4goB&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_struts_action=%2Fjournal_articles%2Fview&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_returnToFullPageURL=https%3A%2F%2Faustria.mid.ru%3A443%2Fnews%3Fp_p_id%3D62_INSTANCE_077jqHnD4goB%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_groupId=59744&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_articleId=25757155&62_INSTANCE_077jqHnD4goB_version=1.0

Railsovet.ru, 21 февраля 2018

ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о сотрудничестве

Сегодня в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене состоялось подписание меморандума о стратегическом сотрудничестве между ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG.

Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Стратегической целью сотрудничества является интеграция международных контейнерных потоков в европейскую и российскую железнодорожную сеть. Предполагается обеспечить регулярное магистральное железнодорожное и интермодальное сообщение между странами Центральной и Южной Европы, России, а также Центральной и Восточной Азии.

"Транзитные перевозки между Китаем и Европой являются наиболее быстро растущим сегментом контейнерного рынка. Мы рассчитываем, что объединение технологий и компетенций ПАО "ТрансКонтейнер" на пространстве колеи 1520 с возможностями Rail Cargo Austria AG на сети европейских железных дорог, в особенности в Центральной и Юго-Восточной Европе, позволит придать дополнительный импульс развитию железнодорожного транзита в направлении Китай-Европа-Китай и предложить нашим клиентам надежный и конкурентоспособный транспортный продукт" - подчеркнул генеральный директор ПАО "ТрансКонтейнер" Петр Баскаков. Со стороны Rail Cargo Austria AG подписантом выступил член правления Томас Каргл, а от ПАО "ТрансКонтейнер" Меморандум подписал генеральный директор Петр Баскаков.

Справка

ПАО "ТрансКонтейнер" - дочернее общество АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК), учрежденного ОАО "РЖД", АО НК "Казахстан Темир Жолы" и Белорусской железной дорогой - зарегистрировано 4 марта 2006 года на базе филиала РЖД - Центра по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер". Хозяйственную деятельность Компания начала 1 июля 2006 года.

Сегодня ПАО "ТрансКонтейнер" - это крупнейший российский контейнерный оператор, который располагает 42 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО "Кедентранссервис", ведущего

частного оператора сети железнодорожных терминалов в Республике Казахстан), и управляет контейнерным терминалом "Добра", расположенным на границе Словакии и Украины. Сеть продаж Компании включает в себя 107 офисов продаж в России, с присутствием в странах СНГ, Европы и Азии. Кроме того, Компания является крупнейшим в России, странах СНГ и Балтии владельцем парка специализированного подвижного состава: в его собственности находится более 25 тыс. фитинговых платформ и более 69,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров. АО "ОТЛК" принадлежит 50% + 2 акции ПАО "ТрансКонтейнер", Транспортной группе FESCO - 25,07%, ООО "Енисей Капитал" - 24,05%, остальные акции находятся в свободном обращении. Акции ПАО "ТрансКонтейнер" торгуются на Московской бирже. Депозитарные расписки на акции Компании торгуются на Лондонской фондовой бирже.

http://railsovet.ru/news/members_news/?ELEMENT_ID=9525

События дня, 21 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии
Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро.

Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<https://inforu.news/2018/02/21/rossijskaya-zheleznodorozhnaya-magistral-1520-protyanetsya-do-avstrii/>

Ivest.kz, 21 февраля 2018

"Транспорт. Глава РЖД: "Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики""

21.02.2018, 19:23 Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+60%) к уровню 2016 года.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

<http://news.invest.kz/136230873-transport-glava-rzhd-mir-ochen-bystro-menyaetsya-i-neobhodimo-kak-mozhno-skoree-udovletvoryat-voznikayushie-potrebnosti-ekonomiki>

Logistika-prim.ru, 21 февраля 2018

ОАО "РЖД" и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве

21 февраля в Вене генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" ("ÖBB") Андреас Маттэ утвердили дополнение к соглашению о сотрудничестве 2011 года. Соответствующий документ подписан в присутствии министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова и министра транспорта, инноваций и технологий Австрийской Республики Норберта Хофера. Церемония состоялась в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Стороны договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также развития совместных пассажирских перевозок и взаимодействия на рынках третьих стран.

- Австрийские железные дороги - один из ведущих партнеров РЖД в Европе. Подписанное сегодня соглашение создает хорошую основу для дальнейшей совместной работы в развитии инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок, инновационных технологий, а также кадрового потенциала, - отметил Олег Белозеров.

- Тесное сотрудничество на международной арене сегодня совершенно необходимо для повышения эффективности железнодорожного транспорта и его привлекательности в будущем в сравнении с другими видами транспорта, - подчеркнул Андреас Маттэ.

Соглашение предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов

технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

В сентябре 2012 года ОАО "РЖД" и "ÖBB" был подписан меморандум о совместных действиях по развитию кадрового потенциала. Заключенное сегодня соглашение закрепляет намерения российских и австрийских железных дорог взаимодействовать в этой сфере в формате проведения совместных мероприятий, включая организацию деловых и учебных визитов, семинаров, стажировок, программ повышения квалификации и т.д.

В рамках форума также состоялось подписание меморандумов о сотрудничестве АО "Объединенная транспортно-логистическая компания" (ОТЛК) и ПАО "ТрансКонтейнер" с австрийской компанией Rail Cargo Austria AG.

<http://www.logistika-prim.ru/press-releases/oao-rzhd-i-ao-avstriyskie-zheleznye-dorogi-podpisali-dopolnenie-k-soglasheniyu-o>

АвтоТрансИнфо , 21 февраля 2018

Глава РЖД выступил на форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн TEU. При этом, в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса, эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировало в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций до более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (рост на 16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (рост 60%) к уровню 2016 года.

Существующая инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам

генерального директора ОАО "РЖД", усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Еще одним ответом на вызовы времени, по словам главы ОАО "РЖД", является международный проект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия".

"ВСМ "Евразия" должна объединить систему "Евро Карекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель движения на евразийском континенте", - заключил Олег Белозеров.

Справка:

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит с 20 по 22 февраля в Вене. Это встреча лидеров железнодорожного бизнеса на пространстве "широкой" колеи. Ключевая идея форума - содействовать выработке скоординированных подходов по развитию железнодорожной отрасли на пространстве 1520 в интересах обеспечения его лидирующих позиций на глобальном рынке грузовых и пассажирских перевозок. Форум нацелен на принятие системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса: оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций, производству подвижного состава. В мероприятии принимают участие 1,4 тысяч специалистов из более чем 30 государств. Аудиторию форума составляют компании транспортного сектора России, стран СНГ и Европы: национальные перевозочные предприятия, компании-операторы подвижного состава, производители железнодорожной техники, логистические, лизинговые, страховые и экспедиторские предприятия.

<http://ati.su/Media/News.aspx?ID=159760&HeadingID=13>

Ua.today, 21 февраля 2018

Украина, Россия, Словакия и Австрия договорились о строительстве "широкой" ж/д колеи до Вены

Акционеры совместной компании Breitspur Planungsgesellschaft, созданной с участием России, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с широкой колеей (1520 мм) из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования. Об этом

говорится в материалах к бизнес-форуму **Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа**.

В рамках форума участники обсудили механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

"Работы по этому этапу (предварительного проектирования - ред.) начинаются в феврале, в ходе него планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства", - отмечается в материалах.

Проект реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и формирования в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер заявил, что завершение строительства линии ожидается в 2033 году. При этом он добавил, что национальная правительственная программа предполагает ускорение согласовательных процедур. "Мы сначала делаем проектирование, потом приходим к выводу, что это не плохо для экологии. Я надеюсь, что через несколько лет этот процесс будет завершен. Мы хотим в 2033 году ввести эту железную дорогу в эксплуатацию", - сказал он.

Финансовый вопрос пока открыт, сказал министр, хотя и выразил мнение, что "проект многократно окупится для Австрии, поскольку наблюдается рост грузоперевозок". "Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о конкретной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов", - добавил глава министерства транспорта РФ Максим Соколов.

http://ua.today/news/economy/ukraina_rossiya_slovakiya_i_avstriya_dogovorilis_o_str_oitelstve_shirokoj_zh_d_kolei_do_veny

Szaopressa.com, Москва, 21 февраля 2018

Русская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии

Реализация масштабного проекта даст возможность Российской Федерации проводить основной поток грузов из Азии в Европу, что значительно сэкономит временные и финансовые ресурсы.

В рамках форума участники обсудили механизмы поднятия пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы уменьшения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, методы сокращения пограничных барьеров и поднятия операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный руководитель - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный руководитель АО "Австрийские железные дороги" (ВВ) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009-ом создали общее предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае.

Соглашение также предусматривает продление сотрудничества в реализации проекта возведения ширококолейной железной дороги до Вены в рамках общего учреждения Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Оно зарегистрировано в Австрии. Если дорогу протяженностью в четыреста километров построят, то в Австрии будет размещаться и логистический центр, где грузы из Азии будут распределяться на европейские железные дороги, а кроме этого на иные виды транспорта. "Это отличная основа для финансового развития и для мирной жизни друг с другом", - считает руководитель "Австрийских железных дорог".

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - сделать единое транспортное пространство, - подчеркнул он. Мы рассчитываем, что затем проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023 г. и закончатся к 2033.

"Работы по этому этапу (предварительного проектирования - ред.) начинаются зимой, в процессе него планируется продолжить действия по уменьшению затрат и сокращению сроков строительства", - отмечается в материалах.

<http://szaopressa.com/2018/02/21/russkaya-zheleznodorozhnaya-magistral-1520-protyanetsya-do.html>

Единый Российский Рейтинг, 21 февраля 2018

В Вену по широкой колее

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железной дороги - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железной дороги с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект

найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<https://vsetk.ru/company/12/news/26612/>

NewsforBreakfast.ru, 21 февраля 2018

Продление Транссиба - основной проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"

"Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто адекватной, а объективно нужной в конкурентной борьбе с иными видами транспорта", - обозначил руководитель минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

В крупномасштабном проекте участвуют РФ, Украина, Словакия и Австрийская Республика.

На данный момент "Широкая колея" находится на стадии предпроектирования. "Ежели этот проект будет реализован, то он обеспечит сотрудниками кое-где 4 будущих поколения".

"Австрия и Словакия смогут неплохо заработать на этом проекте", - добавил он.

По его словам, проект "широкая колея" стал ответом на инициативу Китая сделать новый "Шелковый путь". На нем рассматриваются механизмы поднятия пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы падения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, методы сокращения пограничных барьеров и поднятия оперебельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно).

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется вместе с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины.

Акционеры совместной компании Breitspur Planungsgesellschaft, созданной с участием Российской Федерации, Украины, Словакии и Австрии для строительства железнодорожной линии с широкой колеёй (1520 мм) из РФ до Братиславы и Вены, утвердили переход к стадии предварительного проектирования. "Это отличная основа для финансового развития и для мирной жизни друг с другом", - считает руководитель Австрийских железных дорог Андреас Маттэ. Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023-м и закончатся к 2033 г.

Об этом говорится в материалах к бизнес-форуму Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа, информирует агентство Интерфакс-Украина. Участники обсуждают возможности поднятия скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной автодороги в Европу.
Ягодников Вадим Григориевич

<http://newsforbreakfast.ru/2018/02/prodlenie-transsiba-osnovnoy-proekt-dlya-avstrii/>

Городской портал г. Актобе, 21 февраля 2018

Российская железнодорожная магистраль 1520 протянется до Австрии. Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

Rambler

<http://news.akimataktobe.kz/novosti-kazakhstana/rossiyskaya-zheleznodorozhnaya-magistra/>

Navkolo.me, 21 февраля 2018

РЖД и Австрийские железные дороги будут действовать на рынках третьих стран. Существующая в настоящее время инфраструктура дает возможность обеспечивать от восточных до западных границ Российской Федерации доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней. Он подразумевает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы интернационального логистического центра.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" состоится 20-22 февраля этого года в Вене, в отеле "Пале Хансен Кемпински Вена". Компании РЖД и ÖBB планируют построить железнодорожную линию с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. На нем рассматриваются механизмы поднятия пропускной способности коридора "Восток-Запад", перспективы падения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, методы сокращения пограничных барьеров и поднятия операбельности железнодорожной "российской" и "европейской" колеи (шириной 1520 мм и 1435 мм, соответственно). Работа идет в рамках общего учреждения Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009. Оно зарегистрировано в Австрии. "Я считаю, что так мы свяжем железнодорожные системы РФ, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами". ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, сообщает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

"Когда между государствами будет подписано соглашение о реализации проекта, можно будет говорить и о определенной стоимости и делать тизер для потенциальных инвесторов", - добавил руководитель министерства транспорта РФ Максим Соколов. "Наше задача - сделать единое транспортное пространство", - обозначил он. Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023 г. и закончатся к 2033.

Общее собрание владельцев акций СП приняло решение советовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в конце зимы текущего 2018 г., в процессе ее планируется продолжить действия по уменьшению затрат и сокращению сроков строительства.

<http://navkolo.me/rzhd-i-avstriyskie-zheleznie-dorogi-budut-deystvovat-na-467040.html>

Единый Российский Рейтинг, 21 февраля 2018

Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены

Источник: Морские Вести России

Министерство транспорта РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Об этом заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на брифинге в ходе Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Этот проект целесообразен и политически реализуем, мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для будущих потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Вообще этот проект вполне складывается не только в европейский формат, а в целом в евразийский формат, поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов", - сказал глава Минтранса РФ.

При этом, по словам Соколова, говорить о конкретной стоимости проекта и делать предложения для потенциальных инвесторов можно будет после подписания межгосударственного соглашения о реализации проекта.

О проекте

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, компания Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

<https://vsetk.ru/company/13/news/26538/>

Единый Российский Рейтинг, 21 февраля 2018

Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"

Источник: Морские Вести России

Австрия заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что позволит Транссибирской железнодорожной магистрали соединить Азию с Европой.

Об этом в среду заявил глава правления компании "Австрийские железные дороги" (ОеВВ) Андреас Маттэ на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Проект "широкая колея" чрезвычайно важен для Австрии... Проект лично поддерживает глава Минтранса Норберт Хофер, - сказал Маттэ. - Если этот проект будет реализован, то он обеспечит рабочими местами четыре будущих поколения".

"Компания "Австрийские железные дороги" хочет, чтобы "широкая колея" пришла в Австрию, потому что это для нас очень важный проект. Мы хотим продлить широкую колею до Вены вместе с нашими партнерами из РЖД, "Украинских железных дорог" и "Словацких железных дорог", - заявил Маттэ.

"Австрия и Словакия смогут неплохо заработать на этом проекте, - добавил он. - Я надеюсь, что с этим проектом мы справимся".

По его словам, проект "широкая колея" стал ответом на инициативу Китая создать новый "Шелковый путь". "Я считаю, что таким образом мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава "Австрийских железных дорог".

История проекта

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 году создали совместное предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае. Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Австрии 20-22 февраля. Участники обсуждают возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу.

<https://vsetk.ru/company/13/news/26526/>

Transportweekly, 21 февраля 2018

Требуются новые логистические проекты

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор

"Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

- Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта, это порядка 60% мирового валового продукта, - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 миллионов ДФЭ. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

- Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 миллиардов евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро, - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+ 60%) к уровню 2016 года.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки, расширение географии услуг.

- Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты, - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал - он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Еще одним ответом на вызовы времени, по словам главы ОАО "РЖД", является международный проект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия".

- ВСМ "Евразия" должна объединить систему "Евро Карекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель движения на евразийском континенте, - заключил Олег Белозеров.

РЖД

Российские железные дороги, 21 февраля 2018

Олег Белозеров: "Требуются новые логистические проекты, которые сократят сроки доставки грузов на континенте до нескольких дней"

Реализация глобальных логистических проектов является залогом успешного развития экономики, отметил генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, выступая на пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый Шелковый путь" в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Крайне важной является инициатива по созданию Нового Шелкового пути - коридора для поставок товаров из Азии в ЕС. География этой инициативы впечатляет: почти 70% населения планеты находится в зоне тяготения реализации этого проекта. Это порядка 60% мирового валового продукта", - подчеркнул Олег Белозеров.

По предварительным прогнозам, объем перевозок между Китаем и Евросоюзом к 2040 году должен достигнуть 40 млн ДФЭ. При этом в силу новых инфраструктурных возможностей и качества сервиса эксперты также прогнозируют переключение значительного объема грузов на железную дорогу.

"Сеть железных дорог Евроазиатского содружества по традиции играет роль "сухопутного моста", связывающего крупнейшие экономики Европы и Азии. Невзирая на все уникальные преимущества этого положения, мы понимаем, что почивать на лаврах достигнутого невозможно. Мир очень быстро меняется, и необходимо как можно скорее удовлетворять возникающие потребности экономики. В 2017 году ОАО "РЖД" инвестировали в инфраструктурные проекты и свое развитие почти 7 млрд евро. В 2018 году мы планируем вложить еще больше с расчетом довести до 2025 года общий объем инвестиций более чем 110 млрд евро", - отметил Олег Белозеров.

О колоссальном потенциале железнодорожного транспорта свидетельствует динамика транзита последних лет. В 2017 году по сети ОАО "РЖД" перевезено 21,6 млн тонн транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+60%) к уровню 2016 года.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за 7 дней. По словам генерального директора ОАО "РЖД", сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

"Важнейшим проектом в этой связи является строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Он дает очень хороший экономический эффект всем участникам и минимальную нагрузку на государственные бюджеты", - сказал Олег Белозеров.

Проект предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену (400 км) и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра. Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии. Преимуществом проекта является его уникальный интеграционный потенциал: он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как

дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Еще одним ответом на вызовы времени, по словам главы ОАО "РЖД", является международный проект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия".

"ВСМ "Евразия" должна объединить систему "Евро Карекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель движения на евразийском континенте", - заключил Олег Белозеров.

http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3770&id=91393

Perevozki.ru, 21 февраля 2018

Грузы в Вену хотят отправить по рельсам

В ОАО "РЖД" считают проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице - Братислава - Вена по-прежнему актуальным.

По данным генерального директора ОАО "РЖД" Олега Белозерова, проект имеет высокую степень проработки: завершено его технико-экономическое обоснование, начато предварительное проектирование.

Эти данные были озвучены в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

Напомним, что проект предусматривает продление ширококолейной железной дороги до Братиславы и Вены и создание поблизости от двух столиц международного логистического центра.

Это прежде всего европейская инициатива, однако находит поддержку и в РФ. Причем идея может привлечь средства внешних инвесторов. В бизнес-модель заложена минимальная нагрузка на государственные бюджеты, отметил О. Белозеров.

Для ОАО "РЖД" интересен уникальный интеграционный потенциал инвестпроекта - он может стать площадкой для отработки и сопряжения законодательства, стандартов, эксплуатационной практики двух железнодорожных систем, так как дорога будет строиться и эксплуатироваться по нормам ЕС, но с учетом технических норм и правил российской колеи 1520 мм.

Российским ответом на вызовы времени является масштабный международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия". Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог.

В прошлом году по поручению правительства Российской Федерации мы провели предварительную оценку проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность и бюджетную эффективность для всех его участников. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую

сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. Доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня станет реальностью.

<http://www.perevozki.ru/classtable.aspx?classguid=6AA4E93B-FBA2-4c42-8588-331C1B85F86B&objectguid=dd900cba-5fdf-4e2c-817b-21d442b3a87d&NameXSL=card>

VN, 21 февраля 2018

РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ВВ) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны также договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также для развития совместных пассажирских перевозок.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний BERNARD (Австрия), Walbeck (Словакия), Obermaier (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, также компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, в ходе ее планируется продолжить действия по

снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

http://vigornews.ru/ekonomika/438675_RZHD_i_Avstriiskie_zheleznye_dorogi_budut_vzaimodeistvovat_na_rynках_tretih_stran.html

Advis.ru, 21 февраля 2018

Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия.

ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - сказал О. Белозеров.

Руководитель РЖД напомнил, что в прошлом году по поручению правительства России была проведена предварительная оценка проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Было принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. В таком случае доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня может стать реальностью, полагает глава ОАО "РЖД".

http://advis.ru/php/view_news.php?id=BABC0283-58C2-4244-907E-39F4D921B7A7

Все о таможне, 21 февраля 2018

Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия

ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в

Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - сказал О. Белозеров.

Руководитель РЖД напомнил, что в прошлом году по поручению правительства России была проведена предварительная оценка проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Было принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. В таком случае доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня может стать реальностью, полагает глава ОАО "РЖД".

<http://www.tks.ru/logistics/2018/02/21/0002>

Perevozki.ru, 21 февраля 2018

Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия

ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

"Международный мегапроект высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия" является российским ответом на вызовы времени. Его официальная презентация состоялась в октябре прошлого года в Санкт-Петербурге в рамках 24-й сессии Азиатско-Тихоокеанской ассамблеи Международного союза железных дорог", - сказал О. Белозеров.

Руководитель РЖД напомнил, что в прошлом году по поручению правительства России была проведена предварительная оценка проекта, результаты которой показали экономическую целесообразность. В ноябре на 19-м заседании российско-казахстанской межправительственной комиссии была согласована базовая трассировка ВСМ "Евразия" по территории Казахстана и России. Было принято решение о создании рабочей группы, задачей которой станет разработка технического задания на подготовку ТЭО проекта.

Если говорить о сверхзадаче проекта, то ВСМ "Евразия" объединит систему "Евро Карекс" (европейскую сеть высокоскоростных грузовых перевозок) и китайскую сеть ВСМ, создав сквозную систему высокоскоростных железных дорог общей протяженностью 50 тыс. км. В таком случае доставка грузов из Европы в Азию за 2-3 дня может стать реальностью, полагает глава ОАО "РЖД".

<http://www.perevozki.ru/classstable.aspx?classguid=6AA4E93B-FBA2-4c42-8588-331C1B85F86B&objectguid=ae6c6ebe-1cb7-4167-9ac8-349533b5fa38&NameXSL=card>

Advis.ru, 21 февраля 2018

РЖД и Австрийские железные дороги будут взаимодействовать на рынках третьих стран.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года было подписано на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520" в Вене

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, в частности, предусматривает развитие взаимодействия на рынках третьих стран, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания документа.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (ВВ) Андреас Маттэ на Международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Стороны также договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, а также для развития совместных пассажирских перевозок.

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Подписанный документ также предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены - Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний BERNARD (Австрия), Walbeck (Словакия), Obermaier (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, также компанией Deloitte разработаны бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, в ходе ее планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=E625D224-ADFC-AD4C-B3D8-167480062787

Морские новости, 21 февраля 2018

Продление Транссиба - ключевой проект для Австрии - "Австрийские железные дороги"

Австрия заинтересована в продлении железной дороги с широкой колеей от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия), что позволит Транссибирской железнодорожной магистрали соединить Азию с Европой.

Об этом в среду заявил глава правления компании "Австрийские железные дороги" (ОеВВ) Андреас Маттэ на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

"Проект "широкая колея" чрезвычайно важен для Австрии... Проект лично поддерживает глава Минтранса Норберт Хофер, - сказал Маттэ. - Если этот проект будет реализован, то он обеспечит рабочими местами четыре будущих поколения".

"Компания "Австрийские железные дороги" хочет, чтобы "широкая колея" пришла в Австрию, потому что это для нас очень важный проект. Мы хотим продлить широкую колею до Вены вместе с нашими партнерами из РЖД, "Украинских железных дорог" и "Словацких железных дорог", - заявил Маттэ.

"Австрия и Словакия смогут неплохо заработать на этом проекте, - добавил он. - Я надеюсь, что с этим проектом мы справимся".

По его словам, проект "широкая колея" стал ответом на инициативу Китая создать новый "Шелковый путь". "Я считаю, что таким образом мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава "Австрийских железных дорог".

История проекта

Железнодорожные компании Австрии, России, Украины и Словакии в 2009 году создали совместное предприятие для продления железной дороги с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Братиславы и Вены.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет от границы Словакии и Украины до Братиславы с выходом на Вену и созданием логистического центра на Дунае. Минтранс Австрии рассчитывает, что строительные работы стоимостью 6,5 млрд евро начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" проходит в Австрии 20-22 февраля. Участники обсуждают возможности повышения скорости и качества железнодорожного транзитного сообщения на маршруте Восток-Запад и проект продолжения Транссибирской железнодорожной магистрали в Европу.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=69453>

Морские новости , 21 февраля 2018

Минтранс РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте "широкой колеи" до Вены

Министерство транспорта РФ рассчитывает на участие азиатских инвесторов в проекте строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Об этом заявил министр транспорта РФ Максим Соколов на

брифинге в ходе Международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520".

"Этот проект целесообразен и политически реализуем, мы видим и подтверждаем экономическую целесообразность. Это хороший сигнал для будущих потенциальных инвесторов, среди которых мы видим ведущие мировые банки, пенсионные фонды, других институциональных инвесторов, в том числе работающих активно на пространстве ШОС, стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Вообще этот проект вполне складывается не только в европейский формат, а в целом в евразийский формат, поэтому мы рассчитываем, что он найдет, в том числе, финансовую поддержку у азиатских инвесторов", - сказал глава Минтранс РФ.

При этом, по словам Соколова, говорить о конкретной стоимости проекта и делать предложения для потенциальных инвесторов можно будет после подписания межгосударственного соглашения о реализации проекта.

О проекте

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины. Он предполагает создание нового евразийского транспортного коридора путем продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словацкая Республика) до Братиславы с выходом на Вену и создания в районе Вены-Братиславы международного логистического центра.

Работа ведется в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году с участием России, Украины, Словакии и Австрии и зарегистрированного в Австрии.

Выбранный на основе открытых тендерных процедур консорциум BVO компаний "Бернард" (Австрия) - "Вальбек" (Словакия) - "Обермайер" (Германия) завершил работу над полным технико-экономическим обоснованием проекта. В рамках ТЭО уточнен анализ грузопотоков, компания Deloitte разработала бизнес-план и бизнес модель проекта. Результаты ТЭО рассмотрены и приняты правлением совместного предприятия в июле 2017 года.

Общее собрание акционеров СП приняло решение рекомендовать переход к следующему этапу - предварительному проектированию: работы по этому этапу начинаются в феврале 2018 года, планируется продолжить действия по снижению затрат и сокращению сроков строительства. Документация по ТЭО (анализ экологического воздействия) передается на рассмотрение в государственные органы Австрии и Словакии. Осуществляется взаимодействие с потенциальными инвесторами, продолжается проработка предложений по финансированию и формированию маркетинговой стратегии.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=69455>

Loglink.ru, 26 февраля 2018

В Вену по широкой колее

Транссибирская железнодорожная магистраль протянется до Австрии. Продление широкой колеи 1520 от города Кошице (Словакия) до Вены (Австрия) позволит соединить Азию с Европой. В итоге поезд сможет доставлять пассажиров и грузы из Китая в Европу за два-три дня.

Существующая сейчас инфраструктура позволяет обеспечивать от восточных до западных границ России доставку груза минимум за семь дней. Традиционный срок доставки 9-10 дней.

Железнодорожная колея в России имеет ширину 1520 мм, ширина европейской железнодорожной колеи - 1435 мм. Планируется, что ширококолейная железная дорога в Европу пойдет до Братиславы с выходом на Вену и созданием международного логистического центра на Дунае. "Идея о продолжении колеи 1520 до центра Европы представляется не просто разумной, а объективно необходимой в конкурентной борьбе с другими видами транспорта", - отметил глава минтранса Максим Соколов на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене.

Проект создания нового евразийского транспортного коридора со строительством железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены реализуется совместно с железнодорожниками Австрии, Словакии и Украины. Работа идет в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft, созданного в 2009 году. Оно зарегистрировано в Австрии. "Мы свяжем железнодорожные системы России, Европы и Азии, чтобы пустить большее количество грузов между нашими странами. Это отличная основа для экономического развития и для мирной жизни друг с другом", - считает глава Австрийских железных дорог Андреас Маттэ.

Продолжение колеи 1520 до Европы не просто разумно, а объективно необходимо, считают в минтрансе

Проект удешевит доставку грузов, для туристов это тоже будет плюсом, считает Соколов. "Наше задача - создать единое транспортное пространство, - отметил он. - Сейчас нужны политические решения от руководства тех стран, по территории которых пройдет широкая колея. Мы рассчитываем, что после этого проект найдет финансовую поддержку и у азиатских инвесторов". По расчетам минтранса Австрии, его строительство обойдется в 6,5 миллиарда евро. Планируется, что строительные работы начнутся в 2023 году и завершатся к 2033 году.

Проект имеет высокую степень проработки, рассказал глава РЖД Олег Белозеров, но при его реализации придется решить много накопившихся проблем (юридических и технологических). Так, предстоит усовершенствовать операционные и информационные системы, в том числе для ускорения прохождения таможенных процедур.

Параллельно воплощается в жизнь проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Евразия". Базовая трассировка линии по территории России и Казахстана уже согласована, рассказал Олег Белозеров. Протяженность "Евразии" превысит 10 тысяч километров, коридор пересечет территорию шести стран: Китая, России, Казахстана, Беларуси, Польши и Германии.

<http://www.loglink.ru/news/98564>

Loglink.ru, 26 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее
Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контрейлерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и переформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контрейлерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

<http://www.loglink.ru/news/98562>

Plastinfo, 26 февраля 2018

"РТ-Химкопозит" создаст первое в России производство полимеров специального применения

"РТ-Химкопозит" (входит в госкорпорацию "Ростех") создаст первое в России производство полимеров специального применения, используемых при строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей и магистралей для перевозки тяжелых грузов, рассказал RNS первый заместитель генерального директора "Ростеха" Владимир Артяков в ходе форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

Специальный полимер транс-полинонборнен применяется для изготовления подрельсовых прокладок-амортизаторов рельсовых дорог.

Его применение может улучшить характеристики амортизаторов, в том числе в части вибро- и звукопоглощения и увеличить скорость прохождения высокоскоростного наземного транспорта (ВСНТ). Как пояснили в "Ростехе", по своим характеристикам полимер превосходит европейские аналоги.

"Отсутствие подобных отечественных материалов сегодня является одним из основных препятствий для развития в России железнодорожных путей, способных обеспечить движение поездов на максимальных скоростях", - отметил Артяков.

Новое производство будет создано на базе "Института пластмасс имени Г. С. Петрова", входящего в "РТ-Химкопозит".

https://plastinfo.ru/information/news/36819_26.2.2018/

Logistika-tamozhnya.ru, 26 февраля 2018

Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU

В ближайшие 20 лет объем евро-азиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн TEU, сообщил сегодня генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в Вене в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

По его словам, около 2,5 млн TEU возможно переключить с морского транспорта и порядка 0,5 млн TEU - с авиатранспорта. На практике это означает отправку 50 дополнительных поездов в сообщении между Европой и Азией ежедневно.

Железные дороги смогут привлечь высокодоходные грузы за счет обеспечения оптимальных условий и сроков доставки.

Стимулом для подобного переключения грузопотоков может стать китайская инициатива по развитию Нового шелкового пути.

Источник

<http://logistika-tamozhnya.ru/evro-aziatskij-tranzit-vyrastet-na-3-mln-teu/>

Пульс Планеты 24/7, 26 февраля 2018

Проект строительства моста на Сахалин будет готов в 2018 году

В течение 2018 года должны быть подготовлены основные параметры транспортного перехода между Сахалином и материком. Об этом журналистам сообщил замминистра транспорта Алан Лушников в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520".

<http://www.puls-planety247.ru/proekt-stroitelstva-mosta-na-sakhalin-budet-gotov-v-2018-godu-izvestiya/>

Все о таможене, 21 февраля 2018

Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU

В ближайшие 20 лет объем евро-азиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн TEU, сообщил сегодня генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в Вене в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

По его словам, около 2,5 млн TEU возможно переключить с морского транспорта и порядка 0,5 млн TEU - с авиатранспорта. На практике это означает отправку 50 дополнительных поездов в сообщении между Европой и Азией ежедневно.

Железные дороги смогут привлечь высокодоходные грузы за счет обеспечения оптимальных условий и сроков доставки.

Стимулом для подобного переключения грузопотоков может стать китайская инициатива по развитию Нового шелкового пути.

РЖД-Партнер

<http://www.tks.ru/logistics/2018/02/21/0004>

Advis.ru, 21 февраля 2018

Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU.

В ближайшие 20 лет объем евро-азиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн TEU, сообщил 21 февраля генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в Вене в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, около 2,5 млн TEU возможно переключить с морского транспорта и порядка 0,5 млн TEU - с авиатранспорта. На практике это означает отправку 50 дополнительных поездов в сообщении между Европой и Азией ежедневно.

Железные дороги смогут привлечь высокодоходные грузы за счет обеспечения оптимальных условий и сроков доставки.

Стимулом для подобного переключения грузопотоков может стать китайская инициатива по развитию Нового шелкового пути.

http://advis.ru/php/view_news.php?id=51131445-E0D9-494C-A2C9-D2D0381C36F5

Advis.ru, 21 февраля 2018

Максим Соколов: Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста.

Евро-азиатские железнодорожные грузоперевозки за последние 2 года выросли на 60%, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, железнодорожный транспорт сейчас испытывает сильную конкуренцию со стороны других видов транспорта, в том числе морского. Но на евро-азиатских маршрутах роль железных дорог трудно переоценить. Особенно с учетом тех ограничений, которые имеют традиционные морские маршруты.

Перспективы грузоперевозок определяются тем, что в среднем рост евро-азиатской торговли составляет 2-5% в год. При этом объем контейнерного транзита по территории РФ вырос за последнее время в 13 раз.

Поэтому важно осуществить проект по продолжению колеи 1520 для стыка с европейской сетью железных дорог. Решение этой задачи будет способствовать развитию евро-азиатских перевозок, считает М. Соколов.

При этом, по его словам, необходимо использовать современные технологии - в том числе преимущества оформления электронной накладной.

http://advis.ru/php/view_news.php?id=31570FAF-7968-614A-9E77-E03F897A9AC8

Transportweekly, 21 февраля 2018

В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум

Сегодня в Вене (Австрия) начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

В форуме принимают участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" Андреас Маттэ, руководители железнодорожных администраций и транспортных компаний.

Открывая форум, министр транспорта РФ подчеркнул, что в настоящее время особенно важно определить конкурентные преимущества железных дорог, которые позволят им в ближайшие годы сделать рывок вперед.

- Идея о продолжении "колеи 1520" до центра Европы представляется не просто разумной, а объективной необходимостью в этой конкурентной борьбе с другими видами транспорта. Решение этой задачи будет способствовать развитию всего евразийского транспортного коридора, который по большей части проходит через территорию РФ, - отметил Максим Соколов.

Участники форума рассмотрят механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 1520 мм и 1435 мм, сообщили в пресс-службе РЖД.

<http://www.transportweekly.com/pages/ru/news/articles/140343/>

ХабИмпорт, 21 февраля 2018

Евро-азиатский транзит вырастет на 3 млн TEU

В ближайшие 20 лет объем евро-азиатского железнодорожного транзита может увеличиться на 3 млн TEU, сообщил сегодня генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в Вене в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

<http://khabimport.ru/topicalnews/evro-aziatskiy-tranzit-vyrastet-na-3-mln-teu/>

ХабИмпорт, 21 февраля 2018

Подтверждена целесообразность создания коридора Евразия
ОАО "РЖД" провело предварительную трассировку высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", рассказал в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу" генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров. Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

<http://khabimport.ru/topicalnews/podtverzhdena-tselesoobraznost-sozdaniya-koridora-evraziya/>

Advis.ru, 21 февраля 2018

РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры.

В 2017 году объем инвестиционной программы ОАО "РЖД" с учетом затрат на инфраструктурные проекты и расшивку узких мест на сети вышел на уровень, эквивалентный €7 млрд, отметил генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, в 2018 году планируется вложить в развитие инфраструктуры на 80 млрд руб. больше средств, чем в прошлом году.

Согласно расчетам компании, к 2025 году совокупные капитальные вложения вместе с частными инвестициями могут превысить €110 млрд.

Также в ОАО "РЖД" намерены внедрять новые логистические сервисы и передовые технологии перевозок, взаимодействуют с государством для улучшения условий ведения бизнеса и повышения качества услуг, оказываемых грузоотправителям.

http://advis.ru/php/view_news.php?id=FCDB6339-9221-0A47-B8EF-96C798FF1572

Perevozki.ru, 21 февраля 2018

Максим Соколов: Евро-азиатские перевозки имеют хорошую перспективу роста
Евро-азиатские железнодорожные грузоперевозки за последние 2 года выросли на 60%, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов в рамках пленарной дискуссии "Коридор "Евразия" и Новый шелковый путь. Навстречу друг другу". Мероприятие проходит на площадке международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, железнодорожный транспорт сейчас испытывает сильную конкуренцию со стороны других видов транспорта, в том числе морского. Но на евро-азиатских маршрутах роль железных дорог трудно переоценить. Особенно с учетом тех ограничений, которые имеют сегодня традиционные морские маршруты.

Перспективы грузоперевозок определяются тем, что в среднем рост евро-азиатской торговли составляет 2-5% в год. При этом объем контейнерного транзита по территории РФ вырос за последнее время в 13 раз.

Поэтому важно осуществить проект по продолжению колеи 1520 для стыка с европейской сетью железных дорог. Решение этой задачи будет способствовать развитию евро-азиатских перевозок, считает М. Соколов.

При этом, по его словам, необходимо использовать современные технологии - в том числе преимущества оформления электронной накладной.

<http://www.perevozki.ru/classtable.aspx?classguid=6AA4E93B-FBA2-4c42-8588-331C1B85F86B&objectguid=81a340c7-ed0c-4078-9a4d-9b4010f78439&NameXSL=card>

Perevozki.ru, 21 февраля 2018

РЖД направили €7 млрд на развитие инфраструктуры

В 2017 году объем инвестиционной программы ОАО "РЖД" с учетом затрат на инфраструктурные проекты и расшивку узких мест на сети вышел на уровень, эквивалентный €7 млрд, отметил генеральный директор ОАО "РЖД" Олег Белозеров в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По его словам, в 2018 году планируется вложить в развитие инфраструктуры на 80 млрд руб. больше средств, чем в прошлом году.

Согласно расчетам компании, к 2025 году совокупные капитальные вложения вместе с частными инвестициями могут превысить €110 млрд.

Также в ОАО "РЖД" намерены внедрять новые логистические сервисы и передовые технологии перевозок, взаимодействуют с государством для улучшения условий ведения бизнеса и повышения качества услуг, оказываемых грузоотправителям.

РЖД-партнер

<http://www.perevozki.ru/classtable.aspx?classguid=6AA4E93B-FBA2-4c42-8588-331C1B85F86B&objectguid=5e5ffa8f-6e6a-470b-b3af-f71f2d16f1ba&NameXSL=card>

Perevozki.ru, 21 февраля 2018

€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС

Инвестиции Фонда сплочения Европы в период с 2014 по 2020 год на проекты по развитию транспортной системы оцениваются в размере порядка €23,4 млрд.

Об этом стало известно в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". 20 февраля форум начал работу в Вене.

Фонд сплочения Европы оказывает поддержку инфраструктурному развитию всех видов транспорта на территории ЕС.

Международный железнодорожный бизнес-форум под брендом 1520 впервые проходит на территории ЕС. Организатором выступила компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры форума - ÖBB Holding и ОАО "РЖД".

<http://www.perevozki.ru/classtable.aspx?classguid=6AA4E93B-FBA2-4c42-8588-331C1B85F86B&objectguid=002a3e3d-2bd1-4c32-8bb5-66c55c80d46b&NameXSL=card>

РЖД ТВ, 21 февраля 2018

Продление колеи 1520 мм в центр Европы повысит эффективность перевозок. Повышение пропускной способности коридора "Восток - Запад", сквозные тарифы для таможенных грузов - эти темы обсуждают участники форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене. По мнению экспертов, продление колеи 1520 мм в центр Европы - наиболее приемлемый путь повысить эффективность и конкурентоспособность ж/д перевозок. Морские перевозки уже не дают требуемого качества или исчерпали лимит своих возможностей. Ж/д линии 1520 мм позволят образовать крупнейший логистический центр в регионе Вена - Братислава. Скорость доставки грузов сократится до 3-4 дней. И выход здесь - высокоскоростное сообщение. ВСМ "Евразия" призвана объединить крупнейшие высокоскоростные системы РФ, ЕС и АТР.

Олег Белозеров, генеральный директор ОАО "РЖД":

"Мы очень плотно сейчас работаем с коллегами из Белоруссии и Казахстана по этому проекту, и если говорить о сверхзадаче, то ВСМ "Евразия" должна объединить систему "ЕвроКарекс" и китайскую сеть ВСМ, и тогда мы сможем создать абсолютно новую высокоскоростную модель на евроазиатском континенте".

<http://www.rzdttv.ru/2018/02/21/prodlenie-kolei-1520-mm-v-tsentr-evropy-povysit-effektivnost-perevozok/>

РЖД ТВ , 21 февраля 2018

Ж/д администрации России и Австрии развивают сотрудничество

РЖД и "Австрийские железные дороги" продолжают развивать сотрудничество. На форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" стороны заключили дополнительное соглашение к меморандуму 2011 г. Подписи под документом поставили главы компаний Олег Белозеров и Андреас Маттэ. Церемония прошла в присутствии министра транспорта РФ Максима Соколова и министра транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберта Хофера. Соглашение описывает множество направлений, включая сотрудничество в реализации проекта строительства широкой колеи до Вены. Это позволит создать МТК от центра Европы до государств АТР. К 2033 г. планируется построить около 400 км ширококолейных путей из Кошице в Словакии до Вены. Ширококолейная линия Кошице - Вена также создаст дополнительные удобства для туристов. Однако, по словам министров, чтобы стартовать, проекту необходимо одобрение на самом высоком уровне, и не только в России и Австрии, но и в других странах, через территорию которых пройдет "широкая" колея. Также на форуме меморандумы о сотрудничестве с грузовым перевозчиком австрийских дорог Rail Cargo Austria AG заключили "Объединенная транспортно-логистическая компания" и "ТрансКонтейнер".

<http://www.rzdttv.ru/2018/02/21/zh-d-administratsii-rossii-i-avstrii-razvivayut-sotrudnichestvo/>

РЖД ТВ , 21 февраля 2018

Высокоскоростную ж/д сеть в ЕС планируется расширить до 30 тыс. км. Как при помощи высокоскоростных магистралей создать единое евроазиатское пространство - обсуждают в Вене на форуме "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Одна из ключевых сессий первого дня была посвящена логистике. В ней принял участие заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин. Он напомнил, что сейчас в Китае сеть ВСМ составляет 25 тыс. км, и в скором времени она увеличится до 38 тыс., а европейская составляет 15 тыс. км, и в перспективе ее планируется удвоить. Не хватает 6 тыс. км, чтобы получилась глобальная ВСМ, которая позволит доставлять грузы с Запада на Восток за сутки.

Александр Мишарин, первый заместитель генерального директора ОАО "РЖД": "Мы сегодня создали и развиваем коридор через Белоруссию и Калининград, будет место Турции и другим коридорам. Уверен, что самая главная наша задача - создать единую ж/д сеть, увязанную в общее транспортное пространство с другими видами транспорта".

<http://www.rzdtv.ru/2018/02/21/vysokoskorostnuyu-zh-d-set-v-ec-planiruyetsya-rasshirit-do-30-tys-km/>

Русская Австрия, 20 февраля 2018

РЖД и ÖBB подписали дополнение к сотрудничеству. Гендиректор РЖД Олег Белозеров и его австрийский коллега АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) Андреас Маттэ во время форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" в Вене подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве.

В сообщении РЖД говорится, что Россия и Австрия договорились изучить возможности для привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, совершенствования операционных и информационных систем, и развития совместных пассажирских перевозок, в том числе на рынках третьих стран.

Так, одним из самых масштабных является проект создания нового евразийского транспортного коридора. Компании РЖД и ÖBB планируют построить железнодорожную линию с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены. Помимо России и Австрии, в этот проект вовлечены партнеры из Словакии и Украины.

<http://russianaustria.com/news/rzhd-prodolzhit-sotrudnichestvo-s-oebb-v-tretikh-stranakh>

Русская Австрия, 20 февраля 2018

Перевозки Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза. Объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза по сравнению с предыдущим годом - до 523,3 тыс. тонн, следует из материалов к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который начался сегодня в Вене.

Объемы перевозок грузов в экспортном сообщении выросли в 6 раз (+ 350,3 тыс. тонн), что обусловлено началом перевозок железной руды (+330,8 тыс. тонн). Также рост показали и контейнерные перевозки: в 2017 году в сообщении между Россией и Австрией было перевезено 11,9 тыс. ДФЭ экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

<http://russianaustria.com/news/perevozki-rossiya-avstriya-v-2017-vyrosli-v-3-raza>

РЖД ТВ, 21 февраля 2018

В Вене стартует форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" Форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа" стартует 20 февраля в Вене. Это событие станет значимым для стран заинтересованных в качественном улучшении железнодорожного транзитного сообщения. Это Россия, Китай, страны Евросоюза. Эксперты отмечают увеличение объемов грузоперевозок на евразийском пространстве. На динамику влияют рост трансграничной интернет-торговли, активное развитие экономики АТР и перегруженность ключевых портов в регионе. Участники форума проработают схемы повышения пропускной способности коридора "Восток -Запад", рассмотрят перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и возможность формирования сквозных тарифов для сокращения таможенных барьеров. Еще один ключевой вопрос - продление "широкой" колеи 1520 мм в центр Европы. Этот позволит РЖД максимально расширить транзитные возможности. При этом холдинг планирует внедрять современные технологии для повышения конкурентоспособности ж/д транспорта.

<http://www.rzdtv.ru/2018/02/21/v-vene-startuet-forum-strategicheskoe-partnyorstvo-1520/>

Logist-club.ru, 21 февраля 2018

€23,4 млрд вложат в транспортную систему стран ЕС

Об этом стало известно в рамках международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". 20 февраля форум начал работу в Вене.

Фонд сплочения Европы оказывает поддержку инфраструктурному развитию всех видов транспорта на территории ЕС.

Международный железнодорожный бизнес-форум под брендом 1520 впервые проходит на территории ЕС. Организатором выступила компания "Бизнес Диалог", ключевые партнеры форума - ÖBB Holding и ОАО "РЖД".

<http://logist-club.ru/23-4-mlrd-vlozhat-v-transportnuyu-sistemu-stran-es.html>

Российские железные дороги, 21 февраля 2018

В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

21 февраля в Вене (Австрия) начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

В форуме принимают участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" Андреас Маттэ, руководители железнодорожных администраций и транспортных компаний.

Открывая форум, министр транспорта РФ подчеркнул, что в настоящее время особенно важно определить конкурентные преимущества железных дорог, которые позволят им в ближайшие годы сделать рывок вперед.

"Идея о продолжении "колеи 1520" до центра Европы представляется не просто разумной, а объективной необходимостью в этой конкурентной борьбе с другими видами транспорта. Решение этой задачи будет способствовать развитию всего евразийского транспортного коридора, который по большей части проходит через территорию РФ", - отметил Максим Соколов.

Участники форума рассмотрят механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток - Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 1520 мм и 1435 мм.

http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3770&id=91391

Виртуальная таможня, 21 февраля 2018

Международные перевозки грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза

Объемы международных перевозок грузов в сообщении Россия-Австрия в 2017 году выросли в 3 раза по сравнению с предыдущим годом - до 523,3 тыс. тонн, следует из материалов к Международному бизнес-форуму "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", который начался сегодня в Вене.

Объемы перевозок грузов в экспортном сообщении выросли в 6 раз (+ 350,3 тыс. тонн), что обусловлено началом перевозок железной руды (+330,8 тыс. тонн). Также рост показали и контейнерные перевозки: в 2017 году в сообщении между Россией и Австрией было перевезено 11,9 тыс. ДФЭ экспортно-импортных и транзитных грузов в контейнерах (+27,7%).

В ходе форума планируется обсудить механизмы повышения пропускной способности коридора Восток-Запад, перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 152 мм и 1433 мм.

1520 - официальная ширина колеи железных дорог России.

Rambler News Service

http://vch.ru/event/view.html?alias=meghdunarodnye_perevozki_gruzov_v_soobscheni_i_rossiya-avstriya_v_2017_godu_vyrosli_v_3_raza

Advis.ru, 21 февраля 2018

В Вене открылся Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

21 февраля в Вене (Австрия) начал работу Международный железнодорожный бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

В форуме принимают участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, генеральный директор - председатель правления ОАО "РЖД" Олег Белозеров, генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" Андреас Маттэ, руководители железнодорожных администраций и транспортных компаний.

Открывая форум, министр транспорта РФ подчеркнул, что в настоящее время особенно важно определить конкурентные преимущества железных дорог, которые позволят им в ближайшие годы сделать рывок вперед.

"Идея о продолжении "колеи 1520" до центра Европы представляется не просто разумной, а объективной необходимостью в этой конкурентной борьбе с другими видами транспорта. Решение этой задачи будет способствовать развитию всего евразийского транспортного коридора, который по большей части проходит через территорию РФ", - отметил Максим Соколов.

Участники форума рассмотрят механизмы повышения пропускной способности коридора "Восток - Запад", перспективы снижения стоимости сухопутного фрахта и формирования сквозных тарифов, способы сокращения таможенных барьеров и повышения интероперабельности железнодорожной колеи 1520 мм и 1435 мм.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=C275411B-7081-194A-AD26-DBEF7B27CC95

UAport, 22 февраля 2018

Азербайджанские транспортные проекты в центре внимания Европы - ФОТО

В Вене проходит бизнес-форум "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". Азербайджан на заседании представляет делегация во главе с председателем ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавидом Гурбановым. Как передает Day.Az со ссылкой на Trend, об этом говорится в сообщении ЗАО Мероприятие, в котором в целом принимают участие 250 представителей из 24 стран - главы железнодорожных компаний, машиностроительных, транспортных,

<http://uaport.net/news/az/t/1802/22/18050452>

БезФормата.Ru, 22 февраля 2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018

Более 64 тысяч бесплатных билетов на поезда оформлены в рамках ЧМ-2018, сказал журналистам гендиректор Федеральной пассажирской компании (ФПК) Петр Иванов в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

"По состоянию на утро 21 февраля болельщики оформили 64 тысячи 467 билетов", - сказал Иванов.

В пресс-службе ФПК уточнили RNS, что самыми популярными маршрутами стали Сочи и Санкт-Петербург.

В компании напомнили, что в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году РЖД совместно с АНО "Транспортная дирекция-2018", ФПК и Росжелдором разработан и утвержден график движения дополнительных поездов на период проведения чемпионата мира - их количество составит

дополнительные 728 штук общей вместимостью более 440 тыс. мест. Дополнительные поезда будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам.

<http://kazan.bezformata.ru/listnews/biletov-na-poezda-oformleni-v-ramkah/65090445/>

РЖД ТВ, 22 февраля 2018

РЖД реализуют технологию строительства ж/д инфраструктуры "под ключ" Строительство железных дорог, подходы и технологии обсуждали на одной из сессий в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене. Заместитель генерального директора РЖД Олег Тони рассказал иностранным коллегам об опыте, которые накопила российская компания. Примеры - железнодорожная инфраструктура в Сочи и МЦК. РЖД готовы делать проекты "под ключ": от проектных изысканий до запуска в эксплуатацию. Топ-менеджер напомнил, что проекты, реализованные компанией, получили высокую оценку и различные награды от профессионального сообщества. Но самое ценное - отзывы пассажиров, которые выбирают скорость, комфорт и точность. Весь этот опыт российские железнодорожники готовы применить и в глобальных международных проектах.

Олег Тони, заместитель генерального директора ОАО "РЖД":

"Есть стратегия, по которой мы выходим на международную арену. Сейчас мы работаем в Иране и Сербии, и предполагаем, что это будет и Индия, и Бразилия, и, конечно, проект "широкой" колеи до Вены, о котором говорили совершенно все. Этот проект крайне интересен и технологически, и экономически. Уверен, что реализация такого "сухопутного моста", пойдет на пользу как нашим технологическим решениям, так и экономике всех участвующих в этом проекте стран".

<http://www.rzdtv.ru/2018/02/22/rzhd-realizuyut-tehnologiyu-stroitelstva-zh-d-infrastruktury-pod-klyuch/>

UAport, 22 февраля 2018

В Вене прошла встреча глав железных дорог Азербайджана и РФ

Главы железнодорожных ведомств Азербайджана и России Джавид Гурбанов и Олег Белозеров обсудили развитие перевозок и тарифы на них по направлениям Самур-Ахалкалаки и Самур-Астара, говорится в сообщении на сайте ЗАО "Азербайджанские железные дороги". Данная встреча состоялась в Вене в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа". "В рамках встречи было обсуждено дальнейшее развитие западного участка

<http://uaport.net/news/az/t/1802/22/18052608>

События дня, 22 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость

строительства приведена в ценах соответствующих лет. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход можно будет "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 миллиардов рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям. Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

Источник новости

<https://inforu.news/2018/02/22/klyuchevye-parametry-perexoda-na-saxalin-podgotovyat-v-2018-godu/>

Единый Российский Рейтинг, 22 февраля 2018

Болельщики ЧМ оформили больше всего билетов на поезда в Сочи и Петербург

Источник: Российская Газета

Наиболее популярными городами, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу, у болельщиков стали Сочи и Санкт-Петербург.

В настоящее время (данные на 21 февраля) забронировано более 64 тысяч билетов на дополнительные поезда, которые будут курсировать между городами-организаторами по 46 маршрутам. Об этом сказал журналиста в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" глава Федеральной пассажирской компании Петр Иванов.

Матчи пройдут в 11 российских городах.

<https://vsetk.ru/company/12/news/26692/>

ХабИмпорт, 22 февраля 2018

Перевозка контрейлерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее

Транспортировка автомобильного прицепа на контрейлерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа"

<http://khabimport.ru/topicalnews/perevozka-kontreylerami-v-kaliningrad-obkhoditsya-v-2-raza-bystree/>

РЖД ТВ , 22 февраля 2018

ВСМ "Евразия" станет драйвером развития экономики стран-участниц проекта. Создание развернутой сети ВСМ на евроазиатском континенте при помощи магистрали "Евразия", ее влияние на социально-экономическое развитие стран-участниц проекта в будущем - обсудили на заключительной сессии форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене. Строительство современной ВСМ такого масштаба - мощный импульс развития высокотехнологичных производств. Это большой заказ для промышленности, а для инвесторов - шанс осуществить долгосрочные вложения в реальный сектор экономики. Среднегодовой темп прироста грузопотоков по ВСМ "Евразия" до 2050 г. может превысить 3%. Это сопоставимо с прогнозной динамикой мирового ВВП. При этом объем отправленных грузов между КНР, РФ и ЕС, а также Японией и Южной Кореей может превысить 12 млн тонн. Пассажиропоток ВСМ "Евразия" к 2050 г. может составить 58 млн человек в год. Общий план реализации проекта ВСМ "Евразия" - первоочередная задача заинтересованных государств.

<http://www.rzdtv.ru/2018/02/22/vsm-evraziya-stanet-drajverom-razvitiya-ekonomiki-stran-uchastnits-proekta/>

ПластЭксперт, 22 февраля 2018

"Институт пластмасс им. Петрова" замахнулся на производство специального полимера транс-полиноборнена

"РТ-Химкополит" (входит в госкорпорацию "Ростех") создаст первое в России производство полимеров специального применения, используемых при строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей и магистралей для перевозки тяжелых грузов, сообщает сегодня RNS со ссылкой на слова первого заместителя генерального директора "Ростеха" Владимира Артякова в ходе форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене.

Специальный полимер транс-полиноборнен применяется для изготовления подрельсовых прокладок-амортизаторов рельсовых дорог.

Его применение может улучшить характеристики амортизаторов, в том числе в части вибро- и звукопоглощения и увеличить скорость прохождения высокоскоростного наземного транспорта (ВСНТ). Как пояснили в "Ростехе" (так в сообщении RNS, вероятно речь о "Ростехе" - прим. ПЭ), по своим характеристикам полимер превосходит европейские аналоги.

"Отсутствие подобных отечественных материалов сегодня является одним из основных препятствий для развития в России железнодорожных путей, способных обеспечить движение поездов на максимальных скоростях", - отметил Артяков.

Новое производство будет создано на базе "Института пластмасс имени Г.С.Петрова", входящего в "РТ-Химкополит".

ПластЭксперт

<http://e-plastic.ru/news/institutplastmassimenipetrovazamakhnulsyanaproizvodstvospetsialnogopolimeratranspolinorbornena/>

Русская Австрия, 21 февраля 2018

ТрансКонтейнер и Rail Cargo Austria могут создать СП
ПАО "ТрансКонтейнер" и Rail Cargo Austria AG подписали меморандум о сотрудничестве. Как сообщает пресс-служба ТрансКонтейнера, подписание состоялось в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", проходящего в Вене.

Подписи под меморандумом поставили член правления Rail Cargo Austria Томас Каргл и гендиректор ТрансКонтейнера Петр Баскаков.

Согласно документу стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будет входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

<http://russianaustria.com/news/transkonteiner-budet-rabotat-s-rail-cargo-austria-ag>

Advis.ru, 22 февраля 2018

Перевозка контейнерами в Калининград обходится в 2 раза быстрее.

Транспортировка автомобильного прицепа на контейнерной платформе из Калининграда в Москву с учетом прохождения пограничных пунктов получается в 2 раза быстрее и на 30% дешевле, чем автотранспортом, рассказали в кулуарах участники международного железнодорожного бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа".

По оценкам экспертов, железнодорожные перевозки экологичнее автомобильных - большегрузные автомобили выбрасывают в атмосферу в 4 раза больше парниковых газов, чем железная дорога.

Транзитный бизнес холдинга "РЖД" постоянно расширяет географию своей работы. Один из способов доставки контейнеров - их перевозка непосредственно на автомобильном прицепе, который размещается на железнодорожной платформе.

Недавно были осуществлены контейнерные перевозки через территорию Калининградской области. Груз был отправлен со станции Калининград-Сортировочный в составе грузового поезда и доставлен на станцию Кунцево-2 (Московская область). Перевозка выполнена в тестовом режиме.

Как уточнили в КЖД, время на транспортировку груза по маршруту с учетом прохождения пограничных пунктов пропуска и реформирования поезда на одной из промежуточных станций составило 76 ч.

В перспективе на прицепах, установленных на контейнерные платформы, можно будет перевозить различную номенклатуру товаров, произведенных на территории стран Таможенного союза, - от строительных материалов до скоропортящихся продуктов питания в рефрижераторах.

http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=F906E6E0-F71B-974A-8DCA-EF7FC43978EA

Единый Российский Рейтинг, Москва, 22 февраля 2018

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 миллиардов рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям. Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

<https://vsetk.ru/company/12/news/26754/>

РЖД ТВ , Москва, 22 февраля 2018

Технологии "блокчейн" на ЭТП позволят повысить качество услуг

За счет чего можно повысить эффективность перевозок из Китая в Европу и обратно? Что поможет сократить время доставки грузов и как сделать этот процесс максимально эффективным - уже сегодня и в условиях разной ширины колеи? - на эти вопросы пытались ответить участники "круглого стола" в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" в Вене. Совместные решения в области "цифровизации" помогут решить многие задачи. Технология "блокчейн" применительно к торговым грузовым площадкам позволит клиентам получить абсолютно новое качество услуг. А простота оформления документов привлечет новых клиентов на железную дорогу.

Геннадий Бессонов, генеральный секретарь Координационного Совета по Транссибирским перевозкам:

"Сейчас действительно вся информация будет переводиться в цифровую технологию. Вот она будет обрабатываться блокчейном. Это цепочка возможностей обрабатывать большие данные. Он представляет собой объединенную информационную систему".

<http://www.rzdrtv.ru/2018/02/22/tehnologii-blokchejn-na-etp-pozvolyat-povysit-kachestvo-uslug/>

БезФормата.Ru Южно-Сахалинск

Ключевые параметры перехода на Сахалин подготовят в 2018 году

Сейчас есть актуализированные предпроектные проработки транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. В рамках этих проработок стоимость строительства приведена в ценах соответствующих лет, сообщает rg.ru. Но точно называть, во сколько может обойтись данный переход, можно будет, "когда сделаем группу оптимальных проектных решений: выбор трассы и определение ключевых параметров", пояснил журналистам в рамках форума "Стратегическое партнерство 1520" замглавы Минтранса Алан Лушников.

Ранее стоимость строительства транспортного перехода с материка на остров Сахалин протяженностью в 540 километров предварительно оценивалась РЖД в 400 млрд рублей. Причем вариант перехода как моста, так и туннеля, не особо разнился по стоимости.

Минтранс сейчас обсуждает с РЖД вопрос актуализации параметров. И если будет принято решение начать этот процесс, то "у нас есть возможность это сделать в течение 2018 года", - сказал Лушников.

Говоря о продлении данного перехода до Японии и обсуждении этого вопроса с японской стороной, он отметил, что "у нас сейчас перекрестный год России в Японии и Японии в России, поэтому контакты с японской стороной интенсифицировали по всем направлениям".

Ранее вопрос строительства автомобильно-железнодорожного перехода от южной части Сахалина до Хоккайдо поднимался в рамках Восточного экономического форума.

Источник: РИА Сахалин-Курилы

<http://ujnosahalinsk.bezformata.ru/listnews/klyuchevie-parametri-perehoda-na-sahalin/65129095/>

Azerbaijan 24, 23 февраля 2018

Австрия и Азербайджан расширят экономические связи

В ЗАО "Азербайджанские железные дороги" состоялась встреча с делегацией во главе с генеральным секретарем министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии Андреасом Райхардтом.

Как сообщает Azerbaijan 24, председатель Азербайджанских железных дорог Джавид Гурбанов дал подробную информацию о реформах в АЖД, Международному транскаспийскому транспортному маршруту, транспортным коридорам Север-Юг, Юг-Запад и железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс (БТК).

Гурбанов отметил, что в рамках бизнес-форума "Стратегическое партнерство 1520: Центральная Европа", прошедшем в Вене 20-22 февраля, он провел ряд плодотворных встреч с австрийскими коллегами, председателем парламентской группы Австрия-Азербайджан.

А.Райхардт сказал, что в последние годы азербайджано-австрийские отношения, в том числе в экономической сфере, интенсивно расширяются.

На встрече присутствовали посол Австрии в Азербайджане Аксель Вех и посол Азербайджана в Австрии Галиб Исафилов.

Стороны договорились о дальнейшем расширении двустороннего сотрудничества.

<http://www.azerbaycan24.com/ru/avstriya-i-azerbaydzhan-rasshiyat-ekonomicheskie-svyazi/>

Polpred.com, Москва, 23 февраля 2018

ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) и АО "Австрийские железные дороги" (ÖBB) подписали дополнение к соглашению о сотрудничестве, которое, предусматривает привлечение дополнительных грузопотоков на железнодорожный транспорт, сообщает агентство ТАСС.

Также согласно документу стороны договорились развивать взаимодействие на рынках третьих стран, совершенствовать операционные и информационные системы, а также развивать совместные пассажирские перевозки.

Дополнение к соглашению о сотрудничестве от 2011 года подписали генеральный директор - председатель правления РЖД Олег Белозеров и генеральный директор АО "Австрийские железные дороги" (BB) Андреас Маттэ на международном железнодорожном бизнес-форуме "Стратегическое партнерство 1520".

Соглашение также предусматривает продолжение сотрудничества в реализации проекта строительства ширококолейной железной дороги до Вены в рамках совместного предприятия Breitspur Planungsgesellschaft mbH с учетом результатов технико-экономического обоснования. Кроме того, подписанный документ предполагает сотрудничество в сфере инновационных технологий.

Также в рамках форума "ТрансКонтейнер" подписал меморандум о создании СП в Европе. Согласно подписанному документу, стороны изучат возможность создания совместного предприятия с местом регистрации в Австрии. В задачу СП будут входить операционная поддержка сквозного сервиса на маршруте Китай - Европа - Китай, а также осуществление маркетинговой деятельности.

Бэлла Ломанова

https://polpred.com?ns=1&ns_id=2506536