



Ежедневный мониторинг СМИ

5 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.09.04; ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» ПРЕДСТАВИЛИ НА ВЭФ	5
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.09.04; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: ГЛОБАЛЬНЫЙ РОСТ ПОДВИЖНОСТИ ТРЕБУЕТ ВНЕДРЕНИЯ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 04.09.2019 20:02; ВЭФ-2019	6
1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.09.04; 21.10; ДОКУМЕНТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ВАЖНОСТИ ПОДПИСАНЫ ПО ИТОГАМ ПЕРЕГОВОРОВ ЛИДЕРОВ РОССИИ И ИНДИИ	9
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2019.09.04; НА V ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВОСТЕПЕННЫХ СТАЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ	12
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ СЕВМОРПУТЬ ДОСТАТОЧНО БЕЗОПАСНЫМ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	12
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.04; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПРЕМЬЕРАХ ЦИФРОВОГО МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СЕРВИСА И ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА СЕВМОРПУТИ	13
ТАСС; 2019.09.04; СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ НАЧАЛА РАБОТАТЬ В ПРИМОРЬЕ	15
ГУДОК; 2019.09.04; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД В РАМКАХ ПРОЕКТА ИНТЕРТРАН ОТПРАВИЛСЯ ИЗ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА	15
ТАСС; 2019.09.04; ОРЕШКИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДЛИТЬ ТРАССУ МОСКВА - ВЛАДИМИР ДО ЕКАТЕРИНБУРГА	16
ТАСС; 2019.09.04; СБЕРБАНК ГОТОВ БЫТЬ СТАРШИМ КРЕДИТОРОМ «МЕРИДИАНА» ПРИ ПРАВИЛЬНОМ СТРУКТУРИРОВАНИИ ПРОЕКТА	16
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РФ И ИНДИЯ ГОТОВЫ РАЗВИВАТЬ МТК «СЕВЕР-ЮГ», РАБОТАЮТ НАД «УКРЕПЛЕНИЕМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ»	17
ТАСС; 2019.09.04; ЯПОНСКИЙ МИНИСТР: СОТРУДНИЧЕСТВО ЯПОНИИ И РФ ПОЗВОЛЯЕТ РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ ТРАССИБА	17
ТАСС; 2019.09.04; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ДО 11 ДНЕЙ	18
ТАСС; 2019.09.04; БЕЛОЗЕРОВ: КОСВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ЦИФРОВИЗАЦИИ СОСТАВЯТ ДЛЯ КЛИЕНТОВ РЖД ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ	18
ТАСС; 2019.09.04; РЭЦ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ЗАПУСТЯТ МЕХАНИЗМ БЫСТРОГО ЭКСПОРТА АПК В КНР	18
ТАСС; 2019.09.04; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ПРОЛОЖАТ В ИНТЕРЕСАХ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА	19
ТАСС; 2019.09.04; КОМПЛЕКС «ЗВЕЗДА» И SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES ДОГОВОРИЛИСЬ О ПРОЕКТИРОВАНИИ ГАЗОВОЗОВ	21
ГАЗЕТА РБК # ПРИЛОЖЕНИЯ; ВЛАДИМИР МИРОНОВ; 2019.09.04; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВОПРОС	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШЕРЕШЕВСКАЯ ЕВГЕНИЯ; 2019.09.04; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРЕХОДА С МАТЕРИКА НА САХАЛИН ЗАВЕРШИТСЯ В 2019 ГОДУ; РЕЛЬСЫ НАД ПРОЛИВОМ	24

ИНКАЗАН.РУ; 2019.09.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАТАРСТАНА ХОЧЕТ ПРОДЛИТЬ РЕЗЕРВИРОВАНИЕ ЗЕМЛИ ПОД ВСМ «МОСКВА-КАЗАНЬ»	25
ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИТ КОНФИГУРАЦИЮ ТРАССЫ ОТ КРАСНОДАРА ДО КРЫМСКОГО МОСТА В ОКТЯБРЕ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ДО ЗИМЫ.....	26
ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ НА ПРИНЯТИЕ КАБМИНОМ РЕШЕНИЯ ПО ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ В ОКТЯБРЕ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ТЕСТЫ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ НА М-11 ВЕСНОЙ 2020Г	27
ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС: ВЕСНОЙ НА ТРАССЕ М-11 МОГУТ НАЧАТЬ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО	28
ТАСС; 2019.09.04; ВЛАСТИ: В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ НЕМЕДЛЕННОГО РЕМОНТА ТРЕБУЮТ БОЛЕЕ 50 МОСТОВ	28
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; НАЗВАНЫ ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ ЧЕЛЛЕНДЖА ГИБДД #21 ДЕНЬ БЕЗНАРУШЕНИЙ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2019.09.04; ЯМАЛ ПУГАЕТ МЕРЗЛОТОЙ; В ЗАПОЛЯРЬЕ ТРЕБУЮТСЯ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	29
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ТРАНСКОНТЕЙНЕР И RANTOS LOGISTICS ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБАТЫВАТЬ СЕРВИСЫ ДЛЯ АВТОПРОМА УЗБЕКИСТАНА	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2019.09.04; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И КИТАЙ СВЯЗАЛИ МОСТАМИ ПО ЗЕМЛЕ И ПО ВОЗДУХУ; ПОЛЕТ ЧЕРЕЗ АМУР	31
РЖД ТВ; 2019.09.04; РУТ (МИИТ) УЛУЧШИТ ПОДГОТОВКУ КАДРОВ ДЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА	33
ГУДОК; ЕКАТЕРИНА ДЖАК; 2019.09.04; НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД НА МДЖД НАЧНЕТСЯ В ОКТЯБРЕ	33
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВАЙНТРАУБ; 2019.09.05; ПЕСОЧНЫЕ АЗЫ: МЭР СОЗДАСТ ОСОБЫЙ РЕЖИМ ДЛЯ ВОСЬМИ ОТРАСЛЕЙ; В УПРОЩЕННОМ РЕГУЛЯТОРНОМ ПОРЯДКЕ МОЖНО БУДЕТ, НАПРИМЕР, ВЫПУСКАТЬ ОБЛИГАЦИИ НА БЛОКЧЕЙНЕ	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.09.04; НА ВЭФ-2019 БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НОВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДВФУ; СЕРВИС ДЛЯ ИНВЕСТОРА	35
ТАСС; 2019.09.04; РОССИЯ И КИТАЙ ОБСУЖДАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ТРАНСГРАНИЧНЫХ МОСТОВ	37
РИА ДЕЙТА.RU; 2019.09.04; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ВСТУПИЛ В АССОЦИАЦИЮ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»	38
ТАСС; 2019.09.04; В ГАВАНЕ НАЧАЛА РАБОТУ ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ РОССИЯ - КУБА	39
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.09.04; НИКОЛАЙ ЗАХРЯПИН: «ТЕРРОРИЗМ НЕ ПРОЙДЕТ!»	40
РБК; ТАТЬЯНА ЛОМСКАЯ; 2019.09.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП СО СМАРТФОНА; СТРАХОВЩИКИ ОСАГО ГОТОВЯТСЯ СОБИРАТЬ ДАННЫЕ О ДТП СО СМАРТФОНОВ ВОДИТЕЛЕЙ. РАЗРАБОТАННОЕ ДЛЯ ЭТОГО МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ С НОЯБРЯ ЗАРАБОТАЕТ В ЧЕТЫРЕХ РЕГИОНАХ РОССИИ И ПОЗВОЛИТ ПЕРЕДАВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ПРОИСШЕСТВИИ	41

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.09.05; ЛЕД ТРОНЕТСЯ: АВТОСТЕКЛА РАЗМОРОЗЯТ ПРОЗРАЧНЫЕ ПЛЕНКИ; ИХ ПРОИЗВОДСТВО ОБОЙДЕТСЯ В РАЗЫ ДЕШЕВЛЕ ЗАПАДНЫХ АНАЛОГОВ	43
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2019.09.04; ТЕХОСМОТР БЕЗ ПРИСМОТРА: ОСАГО ГРОЗИТ НОВЫЙ КРИЗИС; ПРОБЛЕМА С АККРЕДИТАЦИЕЙ ОПЕРАТОРОВ ТЕХОСМОТРА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ДЕФИЦИТУ ПОЛИСОВ	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.04; ДАВЯТ НА ГАЗ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА	47
RNS; 2019.09.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ НАЧНУТСЯ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА	48
ТАСС; 2019.09.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В 2021-2022 ГОДАХ	48
ТАСС; 2019.09.04; КРУПНЕЙШИЙ В РФ ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ЗАВОД ПОД САРАТОВОМ ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ ДО КОНЦА ГОДА	49
ТАСС; 2019.09.04; ПРЕДЛОЖЕННЫЕ РЖД ПРАВИЛА ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ РЕШАТ ПРОБЛЕМУ ЗАГРУЗКИ НАПРАВЛЕНИЙ	49
ТАСС; 2019.09.04; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ СОТРУДНИЧАТЬ В ОКАЗАНИИ МЕДПОМОЩИ ГРАЖДАНАМ.....	50
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСКАТЬ ПОЕЗДА НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ	50
ТАСС; 2019.09.04; ЭЛЕКТРИЧКИ С РАСПОЗНАВАНИЕМ ЛИЦ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В 2021 ГОДУ	51
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» НАЗВАЛ ПЛАНИРУЕМЫЕ СРОКИ НАЧАЛА ПОСТАВОК ВАГОНОВ ЕГИПТУ	51
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.05; У «СОВКОМФЛОТА» РАСПЛЫЛИСЬ ПЕРСПЕКТИВЫ ;МИНЭКОНОМИКИ ХОЧЕТ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ КОМПАНИЮ В 2020 ГОДУ	52
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.09.05; НОВАТЭК ПОЙДЕТ ЗА ТРИ МОРЯ; КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАВАТЬ СВОЙ ГАЗ В ИНДИИ	53
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.09.05; ЗЕРНО ГОТОВЯТ К ЭКСПОРТУ; ТЕРМИНАЛЫ СНИЖАЮТ ЦЕНУ НА ПЕРЕВАЛКУ	54
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ УСТАНОВИТЬ ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ МОРСКИХ СУДОВ	55
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ПУТИН И МОДИ ОЗНАКОМИЛИСЬ С РАБОТОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА «ЗВЕЗДА»	56
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РФ И ИНДИЯ ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ПОРТАМИ ВЛАДИВОСТОК И ЧЕННАИ	56
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ГОТОВА ПРИСТУПИТЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР».....	57
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; КОЛЫМА ЗАЯВИЛА ПРОЕКТ МОРСКОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ МАГАДАН-ВЛАДИВОСТОК.....	57
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.04; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА РАБОЧЕМ СОВЕЩАНИИ ОБСУЖДЕНЫ ВОПРОСЫ ЗАВЕРШЕНИЯ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА.....	57
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.05; АВИАКОМПАНИЯ S7 ПЕРЕДУМАЛА ОТМЕНЯТЬ РЕЙСЫ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ	

САРАТОВА; ПЕРЕВОЗЧИКУ НЕ НРАВИЛИСЬ ВЫСОКИЕ СТАВКИ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ, НО ДОБИТЬСЯ СКИДКИ ОН НЕ СМОГ	58
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.05; КАКОЙ SUPERJET НАМ НУЖЕН; ОТКАЗ «ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ СУХОГО» ОТ ВЕРСИИ ЛАЙНЕРА НА 75 МЕСТ ПРИ НАЛИЧИИ КРУПНОГО КОММЕРЧЕСКОГО ЗАКАЗЧИКА ВЫЗЫВАЕТ НЕДОУМЕНИЕ.....	59
ТАСС; 2019.09.04; ПУТИН УКАЗАЛ ГЛАВЕ «АЭРОФЛОТА», ЧТО РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ОПЕРЕЖАЕТ ИНФЛЯЦИЮ	60
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРИКАЗ ОБ ОТМЕНЕ ПРЕДПОЛЕТНОГО ДОСМОТРА ТРАНЗИТНЫХ ПассаЖИРОВ	61
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; РОССИЯ И КИТАЙ СОГЛАСОВАЛИ КОНТРАКТ НА СОЗДАНИЕ ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА.....	61
РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; РОССИЯ И КИТАЙ ХОТЯТ ПОДПИСАТЬ ДОГОВОР О СЕРВИСЦЕНТРЕ ПО РЕМОНТУ ВЕРТОЛЕТОВ	61
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; МС-21 ИМЕЕТ ОКОЛО 200 ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ, ЗАЯВИЛ МАНТУРОВ	62
РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОГО ВЕРТОЛЕТА КА-62 ЗАПУСТЯТ ДО КОНЦА ГОДА.....	62
ТАСС; 2019.09.04; БУРЯТИЯ ПРЕДСТАВИЛА НА ВЭФ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ АВИАСТРОЕНИЯ И ДИАГНОСТИКИ ИНСУЛЬТОВ	63
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЕКсельБЕРГА ИНТЕРЕСУЮТСЯ АЭРОПОРТОМ ЮЖНО-САХАЛИНСКА - СЕО.....	63
ТАСС; 2019.09.04; НОВЫЙ ПассаЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ОТКРОЮТ В 2022 ГОДУ	64
ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАВИАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ 2,5 МЛРД РУБ. В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ТЫНДЫ В ПРИАМУРЬЕ.....	64

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.09.04; ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» ПРЕДСТАВИЛИ НА ВЭФ

Интерактивную карту национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» представили на стенде Минтранса РФ на Восточном экономическом форуме, сообщает пресс-служба Росавтодора.

«Большой интерес вызвала интерактивная карта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», которая наглядно показывает в режиме онлайн, где и какие работы проводятся в текущем году во всех 83 субъектах России, принимающих участие в **нацпроекте**. С ней ознакомился министр транспорта России Евгений Дитрих», - говорится в сообщении дорожного агентства.

Как отметили в **Росавтодоре**, особое внимание уделяется регионам Дальневосточного федерального округа. «Общий объем финансирования из федерального бюджета субъектов Дальневосточного федерального округа (11 субъектов) в 2019 году составляет более 8 млрд 800 млн руб. (в части федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «БКАД»**)», - сообщает пресс-служба. При этом за шесть лет планируется увеличить долю региональных дорог округа, отвечающих нормативным требованиям, с 44,3% (базовый показатель 2017 года) до 51,1%, дорожной сети городских агломераций - с 43,9% (базовый показатель 2017 года) до 85,2%, уточнили в дорожном агентстве.

Кроме того, на стенде министерства представили главные итоги работы в 2018 году и перспективы развития транспортного комплекса в целом и дорожной отрасли в частности. «В прошлом году отремонтировано, в том числе капитально, почти 8,5 тыс. км федеральных трасс, подведомственных **Росавтодору**. Объем завершеного строительства и реконструкции автодорог превысил запланированный результат на 8,6 %», - отметили в **Росавтодоре**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/986829>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.09.04; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: ГЛОБАЛЬНЫЙ РОСТ ПОДВИЖНОСТИ ТРЕБУЕТ ВНЕДРЕНИЯ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Цифровые системы сегодня должны предоставлять грузополучателю и грузоотправителю выбор, как и каким образом отправить или получить товар: морем, железной дорогой, автомобилем или же самолетом.

Такие выводы на Восточном экономическом форуме - 2019 сделал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в рамках обсуждения сотрудничества России и Индии в сфере логистики. Форум начал свою работу во Владивостоке.

«Тот цифровой сервис, который позволит грузоотправителю буквально несколькими нажатиями кнопки оценить тот или иной маршрут с точки зрения скорости, надежности, безопасности груза и цены, сделает такого рода сообщение наиболее эффективным. Для кого-то скорость доставки будет важнее цены. Для кого-то будет важна именно стоимость доставки. Кто-то хочет гарантий надежности или не хочет зависеть от влияния погоды», - он в разговоре о развитии цифровизации отрасли.

Министр отметил, что те продвинутые цифровые решения, которые сегодня прорабатываются и уже начинают внедряться на базе совместных договоренностей, позволяют решать множество задач. Бизнесу - получать гарантированную и более быструю доставку, а государствам - реализовать проекты во всех сферах.

«Любая из развитых стран сегодня является драйвером экономического роста на базе предоставления цифровых транспортных услуг. Заданный президентом России курс на ускоренную цифровизацию дает основания полагать, что наличие инфраструктуры уже является условием для поступательного развития», - подчеркнул **Е. Дитрих**.

По его мнению, не менее важна возможность отслеживать передвижение тех или иных товаров. И именно здесь должны помочь цифровые системы.

«Насколько надолго груз остановился на таможне? Какие операции происходят с ним в пути?

Почему в тех или иных местах товар задерживается дольше обычного? Цифровые системы не только позволяют грузоотправителю и грузополучателю оценивать время передвижения товара, основные точки, в которых он задерживается. Это и возможность для государства, обеспечивающего ту или иную инфраструктуру, делать выводы о ее узких местах и принимать решения о расширении ее пропускной способности», - пояснил он.

Е. Дитрих привел в пример успешную эксплуатацию системы быстрого реагирования при авариях на дороге «ЭРА ГЛОНАСС» и государственную систему взимания платы с грузовиков на дорогах «Платон».

Необходимо рассмотреть такие решения применительно и к транспортным коридорам Север - Юг и Запад - Восток. «Транзит по территории России, стран ЕАЭС, стран БРИКС - один из основных источников доходов, и цифровые системы, которые мы создаем, должны поддерживать такого рода механизмы, давать этот доход странам, обеспечивающим транзит», - сказал он.

Глобальный рост подвижности - людей, товаров и грузов - требует внедрения принципиально новых технологий, подчеркнул **Е. Дитрих**.

«Мы не сможем, обладая той инфраструктурой, которая у нас есть, даже развивая ее теми темпами, которые нам позволительны, обеспечить такую подвижность, которая будет в будущем», - добавил он.

РЖД-Партнер - информационный партнер форума.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ministr-transporta-rf-globalnyy-rost-podvizhnosti-trebuuet-vnedreniya-printsipialno-novykh-tekhnologii/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 04.09.2019 20:02; ВЭФ-2019

В: Два месяца на доработку нацпрограммы по развитию Дальнего Востока. Такой срок дал **Владимир Путин** участникам сегодняшнего заседания президиума Госсовета во Владивостоке. Пока ситуация, по выражению президента, «в тревожной, красной зоне» из-за того, что снижается численность населения Дальнего Востока. Люди уезжают из родных мест, чтобы получить образование или найти работу. Огромная проблема также - почти 2 миллиона квадрата ветхого жилья и низкий уровень медицинской помощи. При том, что у региона - огромный потенциал. Репортаж Алексея Петрова.

КОРР: Угощать на Дальнем Востоке умеют: минтай подмаринованный в устричном соусе в хрустящей панировке готовят прямо на наших глазах. И все больше ресторанов во Владивостоке предпочитают именно дальневосточную рыбу.

ДМИТРИЙ БОБРЯКОВ, ШЕФ-ПОВАР: Не нужно тратить 9 тысяч километров, чтобы привезти один хвост рыбы, когда она у нас, в нашем море плавает.

КОРР: Дальний Восток - это гигантские проекты, колоссальные инвестиции. Но при этом, звучит на заседании, люди продолжают уезжать.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Темпы роста промпроизводства в регионе за последние 5 лет, приятно об этом сказать, в три раза превышают среднероссийские. Но давайте не изменять традиции: будем говорить не о том, что сделано, а о том, что еще предстоит сделать. Обращаю внимание: важнейшие индикаторы деятельности всех программ развития, тех результатов, которые должны почувствовать люди, мы

результатов в этой части пока не добились. Один из главных индикаторов демографической ситуации - рост населения - мы не видим. Должен сказать, что пока этот индикатор находится в тревожной, красной зоне. Практически во всех дальневосточных регионах Российской Федерации численность населения продолжает снижаться.

КОРР: И понятно, почему уезжают. Проблемы накапливались десятилетиями. Во многих районах ветхое жилье, дороги, больницы - одно название.

АЛЕКСАНДР КОЗЛОВ, МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ: Медицинское оборудование в дальневосточных регионах изношено на 73 процента. В некоторых районах больных скорые перевозят еще на «буханках», выпущенных в 60-х годах прошлого века.

КОРР: Неудивительно, что молодежь едет учиться в другие города и остается там жить. Одно из предложений - пересмотреть количество бюджетных мест в ВУЗах в разных регионах.

АЙСЕН НИКОЛАЕВ, ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ): У нас выпускники не имеют возможности учиться здесь, в любом случае едут на запад. Они поступают там, потом не возвращаются.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Человек уезжает, в Питере или в Москве, если пожил, корни пустил, не возвращаются. Все равно его туда тянет. Поэтому министерство науки и образования должно учитывать. Количество бюджетников где-то придется сократить, а где-то, в частности, в дальневосточном регионе, безусловно, нужно увеличить.

КОРР: Более того, отток кадров прекратится, если решение застарелых проблем не будет буксовать. На Сахалине после разрушительного нефтегорского землетрясения в 1995 году до сих пор остается 180 тысяч квадратных метров непригодного жилья, которое не учтено в федеральной программе.

ВАЛЕРИЙ ЛИМАРЕНКО, ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГУБЕРНАТОРА САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ: В этом жилье люди выросли, обрели семьи, родили детей. И фактически, сменилось уже целое поколение. Я бы предложил чиновникам, которые отвечают за решение жилищных проблем, чтобы они к нам приехали и вместе со мной прошли по этим квартирам, по этим этажам. Из московского комитета эту проблему не решишь.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Хорошо, что вы с людьми общаетесь много. И вот наиболее острые вещи подметили. Я с коллегами поговорю в Москве. И такое поручение правительству дам. К вам комиссия приедет, дополнительно проанализирует состояние этого аварийного фонда. Подготовьте программу вместе с федеральным правительством по поддержке Сахалина. Это нужно делать совместно.

КОРР: Временно исполняющий обязанности главы области Лимаренко отмечает: на Сахалине чувствуют обиду, несправедливость. Регион поставляет уголь, газ, нефть. Однако бензин стоит дороже, чем в Москве и во Владивостоке. Лишь треть автодорог имеет твердое покрытие. Еще пару десятилетий назад некоторые горячие головы позволяли себе открыто сомневаться: зачем он вообще нам нужен Дальний Восток?

АЙСЕН НИКОЛАЕВ, ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ): Даже порой с высоких трибун звучало, что Дальний Восток - это балласт, который требует только льгот и бюджетных вливаний. В недалеком прошлом...

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Я не знаю, какие придурки так говорили.

АЙСЕН НИКОЛАЕВ, ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ): Говорили, мы помним.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Я чего-то такого не помню.

АЙСЕН НИКОЛАЕВ, ГЛАВА РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ): Говорили четверть века назад.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Ну, четверть века назад, мало что тогда кто-то говорил. Давайте говорить о сегодняшнем дне.

КОРР: В жизнь Дальнего Востока постоянно вносит коррективы и природный фактор - циклоны, наводнения, лесные пожары. Но никто не останется без помощи, подчеркнул президент.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Все пострадавшие регионы получают помощь без всякого сомнения. Мы будем этим заниматься. Все должны знать, что никто брошен не будет.

КОРР: Во многие дальневосточные города только самолетом можно долететь. Более того, даже до крупных дальневосточных городов сложно добраться из-за дороговизны авиабилетов. **Владимир Путин** обратил внимание главы «Аэрофлота» Виталия Савельева на рост цен.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Виталий, больше инфляции в 7 процентов рост.

КОРР: Свою ответственность должны чувствовать и предприниматели, которые открывают в регионе новые предприятия.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Нужно уже сейчас думать о том, кто будет работать на новых производствах, в каких условиях будет жить, где будут учиться их дети, как будут организованы медицинские и прочие необходимые услуги, как благоустроены будут города и поселки. Представители бизнеса тоже должны нести на себе свою часть ответственности, понимать, что успех их компании будет зависеть от того, будет ли привлекательным Дальний Восток для квалифицированных специалистов.

КОРР: Национальный проект развития Дальнего Востока широко обсуждался с жителями регионов. Участие приняли почти 230 тысяч человек.

ВЛАДИМИР ПУТИН, ПРЕЗИДЕНТ РФ: Дальний Восток должен стать центром притяжения для тысяч людей из других регионов страны. Эти задачи всем нам хорошо известны. Но решать их надо было гораздо быстрее. Притормаживать ничего нельзя. Надо решать быстрее. Нельзя действовать вяло, плыть по течению. Необходимая, казалось бы, экономия на чем-то сегодня, на каких-то мелочах, может завтра обернуться потерями не только темпов, но и качества развития региона в целом.

КОРР: И, кажется, в правительстве понимают, как именно нужно действовать.

МАКСИМ ОРЕШКИН, МИНИСТР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ: Работать надо хорошо.

КОРР: Теперь план развития Дальнего Востока предстоит окончательно доработать. Президент дал на это два с половиной месяца.

Тема сегодняшнего заседания перекликается с девизом Восточного экономического форума в 2019 году: «Дальний Восток - горизонты развития». Предприниматели обсуждают цифровизацию, внедрение новых технологий, строительство инфраструктуру. Потенциал колоссальный. А перспективы этой огромной части страны напрямую зависят как от усилий государства, так и от активности бизнеса.

Здесь могут сотрудничать азиатские и европейские компании, звучит на форуме. Большой интерес у итальянского бизнеса: хотят инвестировать в туризм. Посол Италии в России лично оценил красоту Дальнего Востока.

ПАСКУАЛЕ ТЕРРАЧЧАНО, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ И ПОЛНОМОЧНЫЙ ПОСОЛ ИТАЛИИ В РФ: Я был на Камчатке. Уникальные пейзажи, природа. Это то, что привлекает многих туристов из Европы. Огромный потенциал.

КОРР: Но помимо туризма среди наиболее перспективных сфер - энергетика. Гигантские ресурсы, масштаб залежей даже сейчас сложно оценить.

ДМИТРИЙ КОБЫЛКИН, МИНИСТР ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РФ: Край большой, край не до конца изучен, требуется большое количество инвестиций, в геологоразведку в том числе.

КОРР: Чем привлекателен Дальний Восток сейчас, вы почему инвестируете сюда?

ВИКТОР ВЕКСЕЛЬБЕР, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «РЕНОВА»: Мы такие же, как и все. Где интересно, перспективно, где

развитые инструменты и формы государственной поддержки, там привлекательно осуществление инвестиций.

КОРР: Работают проекты?

ВИКТОР ВЕКСЕЛЬБЕР, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «РЕНОВА»: Работают, конечно.

КОРР: Во Владивостоке уже подписывают контракты. Многие из них касаются сотрудничества в области транспорта.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: Мы продаем наши услуги, транспортные услуги за рубежом на 18 миллиардов долларов. Эта сумма сопоставима с экспортом вооружений российских за рубеж.

КОРР: РФПИ обсуждает с китайскими инвесторами их участие в **нацпроектах**.

КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: Наши партнеры уже инвестировали более 120 миллиардов рублей в этот регион. И это не только инвесторы из Китая, это наши партнеры из Индии, из других стран, из Ближневосточного региона.

КОРР: Для бизнеса создают условия. Например, территории опережающего развития. Результаты работы - на выставке, которую осмотрел президент. Здесь же в режиме видеоконференции **Путин** понаблюдал за запуском ряда предприятий. Вот так выглядит новый терминал хабаровского аэропорта. В Якутии должен появиться современный горно-перерабатывающий комплекс, а на острове Шикотан - рыбзавод. Помимо обсуждения проектов, внимание уделяется и истории. В рамках культурной программы во Владивостоке спецпоказ фильма Сергея Брилева «Огненная кругосветка» о героическом переходе ледокола «Микоян» из Черного моря на Дальний Восток во время Великой Отечественной.

Современный Дальний Восток притягивает не только инвесторов и исследователей. Здесь прямо на камерах видеонаблюдения даже ласточки свили гнезда и уже появились птенцы. Счастливая примета - к благополучию и достатку.

Алексей Петров, Александра Терпугова, Николай Захаров, Виктор Приходько и Владимир Аверин. «Вести», Владивосток

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2019.09.04; 21.10; ДОКУМЕНТЫ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ВАЖНОСТИ ПОДПИСАНЫ ПО ИТОГАМ ПЕРЕГОВОРОВ ЛИДЕРОВ РОССИИ И ИНДИИ

ВЕДУЩАЯ: Не только большая политика, но и большие корабли. У российского президента насыщенная программа. С Индией подписаны документы стратегической важности. **Владимир Путин** и премьер-министр Нарендра Моди посетили судостроительный комплекс «Звезда». Один из самых грандиозных проектов не только в российском - в мировом кораблестроении. Атомный ледокол нового поколения «Лидер». По проекту он самый большой и мощный на планете и с уникальными возможностями. «Лидер» сможет проводить караваны по Северному морскому пути круглый год, и льды в четыре метра не помеха. В репортаже Натальи Юрьевой о морских сенсациях.

КОР: **Владимир Путин** и премьер-министр Индии Нарендра Моди вдвоем идут по причалу Дальневосточного федерального университета на острове Русский, откуда открывается потрясающий вид на живописную бухту Аякс Японского моря. Лидеры обнялись, так тепло они всегда приветствуют друг друга, и на катере «Ураган» добрались до «Звезды», это судостроительный завод в приморском городе Большой Камень. Экскурсию по выставке провел Игорь Сечин, «Роснефть» - крупнейший инвестор нового завода. Здесь будут строить танкеры для доставки российской нефти и сжиженного природного газа на мировые рынки, в том числе и в Индию, а также коммерческие грузовые суда, морские платформы. Пожалуй, самая яркая звезда в коллекции «Звезды» - ледокол с уникальным двигателем.

Звезда советского судостроения была основана в 1954 году. Во время перестройки завод почти затух. Новое сияние он получил в 2013 году - по поручению Владимира **Путина** на базе старой верфи стал создаваться гигантский судостроительный промышленный кластер. Он заработает уже в следующем году, что на три года раньше, чем планировали. Нарендра Моди был так впечатлен увиденным, что опубликовал аж три поста на русском языке на своей страничке в социальной сети. В первом он восхищался Владивостоком - «перекрестком динамичного региона», во втором - заводом «Звезда», в третьем - самими переговорами, назвав их российско-индийским саммитом, причем юбилейным.

ДИКТОР: Саммит с президентом **Путинным**, эпохальное событие в истории эпохальной дружбы! Я рад участию в 20-м ежегодном индийско-российском саммите.

КОР: Это уже третья встреча российского президента и премьер-министра Индии в этом году, переговоры стартуют в расширенном составе с участием всех членов делегаций, это более 30 человек. Большая часть встречи прошла за закрытыми дверями, без участия прессы, по словам пресс-секретаря президента, Дмитрия Пескова, особое внимание лидеры уделили военно-техническому сотрудничеству России и Индии.

Дмитрий ПЕСКОВ, пресс-секретарь президента РФ: Интерес со стороны наших индийских партнеров большой, и обсуждение этой темы, я имею в виду тему ВТС, потом было продолжено и в ходе переговоров между российской и индийской делегациями.

КОР: Какова ситуация с контрактом по поставкам С-400?

Дмитрий ПЕСКОВ, пресс-секретарь президента РФ: Благоприятная. Да, безусловно, это затрагивалось, и здесь все развивается позитивно.

КОР: А индийская сторона не высказывала обеспокоенность давлением со стороны США?

Дмитрий ПЕСКОВ, пресс-секретарь президента РФ: Ну здесь, скажем так, для нас же главное обсуждать наши двусторонние отношения, а не отношения с третьими странами, это является приоритетом.

КОР: Во время совместной пресс-конференции **Владимир Путин** особо отметил дружескую атмосферу переговоров и сообщил, что Нарендра Моди принял приглашение на празднование 75-летия Победы в Москве.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Индия является одним из ключевых партнеров России. Отношения между нашими государствами носят действительно стратегический и особо привилегированный характер, поступательно развиваются на дружественной, взаимовыгодной основе. Мы с господином Моди поддерживаем тесные рабочие, личные контакты, проводим регулярные встречи, которые стали уже доброй традицией. При этом наши переговоры всегда проходят в дружеской, откровенной атмосфере, неизменно содержательно и конструктивно.

Нарендра МОДИ, премьер министр Индии: Для меня честь побывать в этом городе стала возможной благодаря приглашению моего близкого друга президента **Путина**. Кстати, я стал первым индийским премьер-министром, который посетил Владивосток. Я очень благодарен президенту **Путину**, моему другу, за эту возможность и это своеобразное историческое совпадение, поскольку мы только что завершили XX ежегодный российско-индийский саммит.

КОР: Еще одна стратегически важная сфера сотрудничества России и Индии, по словам Владимира **Путина**, энергетика.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Россия является надежным поставщиком энергоресурсов на индийский рынок. По итогам прошлого года отгружено порядка 2,3 миллионов тонн нефти, почти 550 тысяч тонн нефтепродуктов, 4,5 миллиона тонн угля; значительную часть экспорта российских углеводородов в Индию идет с Дальнего Востока России. Индийским партнерам принадлежит 20% в проекте «Сахалин - 1»; энергоконцерны Индии приглашаются к участию и в других перспективных проектах, таких как «Дальневосточный СПГ», «Арктик СПГ - 2». В качестве флагманского

совместного проекта рассматриваем сотрудничество «Росатома» с индийскими партнерами.

КОР: Итог переговоров - внушительный пакет подписанных соглашений, во главе которых стратегия действий по активизации российско-индийского сотрудничества. Высокую оценку дали индийские эксперты проекту, который реализуется **Министерством транспорта** России по цифровизации дорожного сообщения в Индии. В этой стране образуются многокилометровые пробки из-за долгого прохождения легковыми и грузовыми автомобилями терминалов оплаты. На одной из ключевых трасс Дели - Мумбаи проблемные шлагбаумы на платных дорогах заменены на разработанную нашими специалистами «умную автоматическую систему».

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта: Для наших индийских коллег очень важна технология взимания платы на дорогах, которая предусматривает безбарьерное движение, поскольку сегодня огромные пробки, которые у них возникают в связи с проездом пунктов взимания платы, очень беспокоят и затрудняют движение.

КОР: Сегодня же было подписано соглашение о сотрудничестве между Российским фондом прямых инвестиций и национальным агентством Индии Invest India.

Кирилл ДМИТРИЕВ, генеральный директор РФПИ: Будем вместе с ними привлекать российские компании для использования тех возможностей, которые индийский рынок предоставляет. И в том числе компания «ФосАгро», и многие другие, которые экспортируют на индийский рынок, которые могут развивать свои проекты на индийском рынке.

Дипак БАГЛА, генеральный директор национального агентства по развитию и стимулированию инвестиций Invest India: За последние два года было 47 совместных проектов в 19 секторах экономики, что говорит о большом интересе. И эти цифры будут увеличиваться.

КОР: Сейчас во Владивостоке половина одиннадцатого вечера. **Владимир Путин**, Нарендра Моди, с членами делегаций, несмотря на достаточно поздний час, пришли прогуляться по выставке «Улица Дальнего Востока». Первый павильон - Бурятия, здесь представлена экспозиция «Вертолеты России». Лидерам показали главную гордость - вертолет Ка-226Т, холдинг «Вертолеты России», это дочерняя компания госкорпорации «Ростех». Готовятся к запуску серийного производства этих машин на «Улан-Удэнском авиационном заводе» для Индии.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Я летал на этом вертолете, мне нравится, очень удобный. Он хорош тем, что у него соосные винты, нет заднего винта, он хорошо выдерживает боковые ветровые нагрузки в горах и на море.

МОДИ, премьер министр Индии: Это значит, что использованы технологии, которые применяются в военно-морском флоте.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Так и есть, точно. У нас давно, с советских времен, производились вертолеты палубной авиации, у нас хорошая компетенция здесь, просто это более современная машина.

КОР: Ожидается поставка 200 машин: 60 российской сборки и 140 при участии индийских производителей. И здесь же **Владимир Путин** встретился с Джанни Инфантино. Президент России и глава FIFA о чем-то долго беседовали, о чем именно - журналистам не было слышно, но в эксклюзивном интервью Первому каналу Инфантино поделился деталями разговора.

Джанни ИНФАНТИНО, президент Международной федерации футбола: Мы говорили о красоте этого региона, о том, какая работа была проделана здесь в последние годы, это действительно впечатляюще, я его поздравил. FIFA собирается открыть Школу футбола во Владивостоке. Это стало возможным благодаря экономическому развитию региона, благодаря самому красивому Чемпионату мира по футболу, который мы организовали

вместе с Россией в 2018 году. Здесь не было матчей, но, возможно, именно в этой школе вырастят нового лучшего игрока в футбол во всем мире.

КОР: А в павильоне Приморья обсуждали уже другой спортивный объект. Лидерам России и Индии губернатор края Олег Кожемяко показал проект второй очереди строительства Дальневосточного федерального университета, кстати, ожидается, здесь в скором времени примут 120 индийских студентов. Программа **Путина** и **Моди** закончилась далеко за полночь по местному времени. Завтра, 5 сентября, предстоит не менее насыщенный день. Российский президент, премьер-министры Индии, Японии, Малайзии и президент Монголии примут участие в пленарном заседании Восточного экономического форума.

Наталья Юрьева, «Первый канал».

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2019.09.04; НА V ВОСТОЧНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ФОРУМЕ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВОСТЕПЕННЫХ СТАЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ

Заседание Госсовета и российско-индийская программа — лишь часть Восточного экономического форума. На него собрались более восьми тысяч участников из 65 стран. Наиболее многочисленные делегации из Индии, Китая, Японии, Южной Кореи. Темы обсуждают самые разные. Вопросы, связанные с транспортом — среди первостепенных.

«Грузоотправителям, грузополучателям сегодня становятся необходимы решения, которые позволяют им выбрать наиболее быстрый путь из большинства возможных. Море, железная дорога, автомобильная дорога, самолет, тот цифровой сервис, который позволит грузоотправителю буквально несколькими нажатиями кнопки оценить тот или иной маршрут с точки зрения скорости, надежности, безопасности груза и цены, это тот сервис, который сделает такого рода сообщения, что называется, наиболее быстрыми, наиболее эффективными», — отметил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

<https://www.1tv.ru/news/2019-09-04/371661->

[na-v-vostochnom-ekonomicheskom-forume-odnimi-iz-pervostepennykh-stali-transportnye-vo-prosy](https://www.1tv.ru/news/2019-09-04/371661-na-v-vostochnom-ekonomicheskom-forume-odnimi-iz-pervostepennykh-stali-transportnye-vo-prosy)

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ СЕВМОРПУТЬ ДОСТАТОЧНО БЕЗОПАСНЫМ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Министерство транспорта РФ считает Северный морской путь (Севморпуть, СМП) достаточно безопасным для коммерческого использования.

«Заявления (иностранных коллег - ИФ) вызвали у меня недоумение, поскольку там звучали вопросы безопасности мореплавания, аварийно-спасательной готовности. Наверное, просто это происходит от незнания реалий, которые существуют на Севморпути. (...) Я думаю, все эти заявления имеют политическую подоплеку по сдерживанию развития российской части Арктики», - заявил замглавы **Минтранса Юрий Цветков** в интервью телеканалу «Россия 24» в четверг в кулуарах Восточного экономического форума.

«Россия уже несколько десятилетий, а фактически столетие работает в Арктике, и за это время сформировалась собственная система безопасности, которая работает эффективно, и которая показывает, что уровень аварийности в российской части Арктики значительно ниже аварийности в других частях Мирового океана», - подчеркнул он.

«У нас существует служба, которая обеспечивает морскую спасательную готовность во всех зонах ответственности Российской Федерации. Существует самый современный ледокольный флот, которого нет нигде в мире. Этот комплекс судов взаимосвязан, существует единый регламент взаимодействия для поиска и спасения», - добавил чиновник.

Кроме того, по его словам, федеральный проект по развитию Северного морского пути предполагает строительство новых объектов для обеспечения транспортной безопасности.

Также планируется построить 16 судов для аварийно-спасательной службы, причем два из них - «серьезные ледоколы порядка 18 МВт мощности». «Эти 16 судов будут обеспечивать безопасность на всем протяжении Севморпути, будут вводиться постепенно до 2024 г. Было принято решение по опережающему строительству этих судов, и мы планируем уже начать их строительство с будущего года», - отметил **Цветков**.

Он напомнил, что сейчас в РФ - самый большой в мире флот как атомных, так и неатомных ледоколов, однако его планируется развивать и дальше. «В соответствии с государственными программами предполагается строительство еще пяти атомных ледоколов. Деньги имеются в бюджете. В ближайшее время будут заключены соответствующие контракты. (Суда - ИФ) пойдут как на замену действующих ледоколов, так и на пополнение общего количества флота», - сказал чиновник.

«Более того, принято принципиальное решение и предусмотрены бюджетные средства на строительство ледокола «Лидер». (Он - ИФ) в 2 раза мощнее самых мощных сейчас атомных ледоколов (120 МВт против 60 МВт - ИФ). Будет строиться на верфи «Звезда». Соответственно, и ширина корпуса - что очень важно для проводки судов - будет увеличена практически в 2 раза», - добавил он.

«Сейчас у нас навигация носит сезонный характер, большую часть года обеспечена (в западном секторе российской части Северного ледовитого океана - ИФ). Но, если мы говорим о возросшем грузопотоке, о круглогодичной навигации, то нам потребуются такие мощные суда, как «Лидер». Без этого навигация в восточном секторе Арктики невозможна круглогодично в настоящий момент», - заявил в этой связи **Цветков**.

«Очень важная часть инфраструктуры и безопасности - это гидрографическое обеспечение. Поскольку сейчас растет и размер флота, и величина судов, и осадка, и ширина, размеры, необходимы новые маршруты. (Этим - ИФ) занимается гидрографическое предприятие, и оно уже сейчас обеспечивает возросшую потребность - на будущий год есть финансирование, которое в 3 раза превышает действующее. То есть мы будем закрывать новые трассы гидрографическим обеспечением», - заявил чиновник.

«Вопросам экологической безопасности у нас уделяется большое внимание. Международной морской организацией принят Полярный кодекс, который регулирует требования к судам и к экипажам, которые работают на СМП. В РФ осуществляется портовый контроль проходящих судов и соответственно осуществляется большой и всеобъемлющий комплекс мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности морского судоходства», - также сказал он.

Цветков выразил уверенность, что Севморпуть будет полностью загружен. «К 2024 г. в соответствии с программой и поручением президента РФ грузооборот по СМП должен составить 80 млн тонн. Мы считаем, что эта цифра реальная, и надеемся, что она будет перевыполнена. Эти 80 млн подтверждены нашими месторождениями и проектами нефтегазовых и энергетических компаний, которые там реализуются. В первую очередь я бы упомянул «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), который более 40 млн будет обеспечивать. Проект успешно развивается, компания строит собственный флот, в том числе - на российских верфях», - заметил замглавы **Минтранса**.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.04; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПРЕМЬЕРАХ ЦИФРОВОГО МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СЕРВИСА И ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА СЕВМОРПУТИ

Замминистра транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** на полях V Восточного экономического форума принял участие в премьерях цифрового мультимодального транспортного узла и международного Общественного совета СМП.

Первый день деловой программы ВЭФ **Юрий Цветков** начал в Морском торговом порту Владивостока, на 14-м причале которого утром состоялась торжественная церемония

тестовой перевалки и отправки контейнерного груза в рамках цифрового проекта ИНТЕРТРАН.

Наряду с ним в церемонии приняли участие первый замгендиректора ОАО «РЖД» Александр Мишарин, вице-губернатор Приморского края Константин Богданенко, президент транспортной группы FESCO Александр Исурин и генеральный директор Владивостокского морского торгового порта Заирбек Юсупов.

Пилотный груз автозапчастей, отправленный транзитом по маршруту Йокогама - Владивосток - Москва, оформлен с помощью нового цифрового сервиса, полностью избавляющего грузовладельца от неспешного «бумажного» взаимодействия с причастными ведомствами - таможей, пограничниками, портовыми властями, железнодорожниками и т.д.

Как отметил в своем выступлении **Юрий Цветков**, проект ИНТЕРТРАН - система электронного оформления и сопровождения импортных грузов - позволит значительно повысить эффективность перевозок. «Проект дает импульс развитию контейнерных перевозок и более ускоренному развитию транспортной отрасли», - подчеркнул он.

В тот же день **Ю.Цветков** принял участие в расширенном заседании международного Общественного совета Северного морского пути. Мероприятие в рамках деловой программы ВЭФ, организованное инфраструктурным оператором СМП - госкорпорацией Росатом, прошло на площадке Морского государственного университета имени адмирала Г.И.Невельского.

В заседании Общественного совета СМП, учрежденного в минувшем мае в Санкт-Петербурге, приняло участие более 70 человек, представляющих организации, регионы РФ, отечественные и зарубежные компании, в той или иной мере имеющие отношение к Арктике. Председательствовавший на заседании генеральный директор компании Совкомфлот Сергей Франк сообщил членам совета о состоявшемся на днях успешном пилотном рейсе крупнотоннажного танкера СКФ нового поколения «Перспект Королева» с грузом нефти в восточной части Севморпути, использовав на всем протяжении трассы газомоторное (СПГ) топливо. «Это важная веха в освоении высокоширотных маршрутов. Уверен, что именно такие суда, использующие экологически чистое топливо, должны стать основой для морской транспортировки грузов в Арктике», - подчеркнул он.

Как отмечалось в выступлении, дальнейшее освоение природных ресурсов Арктики и рост интенсивности морских перевозок в Арктическом морском бассейне потребуют решения ряда задач, связанных с необходимостью обеспечить конкурентоспособность, коммерческую целесообразность и эффективность транспортных решений, их безопасность и экологичность с применением самых передовых технологий и с учетом лучшего международного опыта.

В свою очередь, **Юрий Цветков** сообщил присутствующим об усилиях, предпринимаемых **Минтрансом** РФ и **Росморречфлотом** по обеспечению безопасности судоходства в Арктическом бассейне и трассах Севморпути, рассказал о планах дальнейшего развития аварийно-спасательной инфраструктуры, включая строительство флота, а также о задачах, связанных с гидрографическим обеспечением прокладки новых высокоширотных трасс СМП, требующихся для навигации новых крупнотоннажных судов, выходящих на арктические маршруты.

Своим очередным визитом в МГУ имени адмирала Невельского **Юрий Цветков** воспользовался и для того, чтобы проинспектировать суперсовременный Учебно-тренажерный центр морской подготовки, в конференц-зале которого прошло заседание Общественного совета СМП. Заместитель главы **Минтранса** РФ осмотрел основные тренажеры, инфраструктуру и аудитории комплекса, по своему оснащению не имеющего аналогов в России и странах Восточной Азии, завершает подготовку к началу эксплуатации. Знакомство с технологиями и помещениями Учебно-тренажерного центра предварило выступление давно ставшего визитной карточкой МГУ им адм Невельского и

популярного не только в России, но и в странах, которые посещает учебное парусное судно «Надежда» с курсантами на плавпрактике, университетского эстрадно-духового оркестра под управлением Анатолия Якименко.

Теги:

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=80371>

ТАСС; 2019.09.04; СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ НАЧАЛА РАБОТАТЬ В ПРИМОРЬЕ

Систему полностью электронного оформления импортных грузов запустили в Приморском крае. Это позволит сократить срок регистрации контейнеров до четырех суток, сообщила пресс-служба администрации Приморья.

«Полностью электронное оформление интермодальных перевозок импортных грузов (Интертран) через Владивостокский морской торговый порт начато в Приморье. В церемонии отправки пилотного груза по маршруту Йокогама - Владивосток - Москва, оформленного по новой технологии, приняли участие **заместитель министра** транспорта России **Юрий Цветков**, первый замгендиректора ОАО «РЖД» Александр Мишарин и врио вице-губернатора Приморского края Константин Богданенко. Благодаря Интертрану сокращается общее время оформления документов на 4 суток. Новая технология включает в себя безбумажное оформление до 30 операций», - говорится в сообщении.

Первые тестовые контейнеры, оформленные по новой системе, с автозапчастями и комплектующими прибыли по морю из Японии, затем железнодорожным транспортом их отправили в Московскую область.

Как отмечается, внедрение системы электронного оформления грузов повысит эффективность перевозок. «Проект дает импульс развитию контейнерных перевозок по всему Дальнему Востоку, а, следовательно, и более ускоренному развитию транспортной отрасли региона», - приводятся в сообщении слова **Цветкова**.

<https://tass.ru/ekonomika/6839262>

ГУДОК; 2019.09.04; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД В РАМКАХ ПРОЕКТА ИНТЕРТРАН ОТПРАВИЛСЯ ИЗ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Сегодня во Владивостокском морском торговом порту на полях V Восточного экономического форума состоялась демонстрация нового электронного сервиса оформления перевозки внешнеторговых грузов в рамках проекта ИНТЕРТРАН. Контейнерный поезд с товарами из Японии был отправлен из порта Владивостока в направлении Москвы с использованием исключительно электронных документов, что позволило сократить время оформления документов в порту на 4 суток.

Проект предусматривает эффективное цифровое взаимодействие между железной дорогой, морскими портами и контролирующими органами, создает стимулы для повышения уровня контейнеризации внутренних и внешнеторговых грузопотоков.

В мероприятии приняли участие первый заместитель генерального директора ОАО РЖД Александр Мишарин, **заместитель министра** транспорта **Юрий Цветков**, президент Транспортной группы FESCO Александр Исурин.

Внедренная информационная технология основана на существующей нормативно-правовой базе. С помощью нового информационно-логистического сервиса можно сопровождать перевозку контейнера любого экспедитора или оператора электронными данными на всем пути следования, обеспечить необходимой электронной информацией не только заинтересованных лиц, но и государственные контролирующие органы. Кроме того, внедрение мобильных рабочих мест для работников железнодорожной станции позволяет оптимизировать оформление технологических операций.

Проект ИНТЕРТРАН инициирован ОАО «РЖД» в рамках участия в Азиатско-Тихоокеанской региональной ассамблее Международного союза железных дорог (АТРА МСЖД) при поддержке Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН). Проект направлен на развитие мультимодальных перевозок Азиатско-Тихоокеанского региона и повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД» совместно с партнерами планируют распространить эту универсальную информационную технологию мультимодальных перевозок на все международные транспортные коридоры.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1475866>

ТАСС; 2019.09.04; ОРЕШКИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДЛИТЬ ТРАССУ МОСКВА - ВЛАДИМИР ДО ЕКАТЕРИНБУРГА

Глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин считает целесообразным в перспективе продлить трассу Москва - Владимир до Екатеринбурга. Об этом он заявил в среду в интервью радиостанции Business FM.

«Такие цели надо точно ставить не позднее 2030 года и реализовывать этот комплексный проект с первым обязательными этапом строительства трассы от Москвы до Владимира. А дальше это вопрос наличия финансовых ресурсов, как по годам распланировать эту работу. Очевидно, что Москва - Владимир плюс приведение существующей трассы до хотя бы удовлетворительного состояния - это то, что нужно сделать в первую очередь, а дальше думать о том, как реализовывать этапы строительства этой большой трассы, которая, очевидно, должна быть платной, до Екатеринбурга, куда должно уйти большегрузное движение, потому что эффект здесь будет и с точки зрения безопасности по всей дорожной сети, и [с точки зрения] ускорения сроков доставки грузов», - добавил министр.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/982065>

ТАСС; 2019.09.04; СБЕРБАНК ГОТОВ БЫТЬ СТАРШИМ КРЕДИТОРОМ «МЕРИДИАНА» ПРИ ПРАВИЛЬНОМ СТРУКТУРИРОВАНИИ ПРОЕКТА

Сбербанк активно участвует в обсуждении формата финансирования строительства трассы «Меридиан» и готов выступить в роли старшего кредитора при условии «правильного» структурирования проекта. Об этом сообщил журналистам заместитель председателя правления Сбербанка Анатолий Попов в кулуарах Восточного экономического форума.

«Возвращаясь к «Меридиану», этот проект пока находится еще в совсем ранней стадии обсуждения, перспективу по этому проекту пока очень сложно назвать. Мы активно участвуем в обсуждении формата финансирования, пока проект в начальной фазе. При правильном структурировании нам интересно было бы поучаствовать в качестве старшего кредитора», - сказал он.

Также Попов отметил, что Сбербанк является активным участником инфраструктурных проектов и «старается принимать активное участие в их структурировании и дальнейшем финансировании».

Трасса «Меридиан» протяженностью 8445 км должна соединить Западную Европу и Китай, длина российского отрезка составит более 2000 км. Ранее газета «Ведомости» сообщала, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев одобрил проект «Меридиана». Инициатор проекта - «Русская холдинговая компания». Общая стоимость проекта составляет 594 млрд рублей.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/990019>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РФ И ИНДИЯ ГОТОВЫ РАЗВИВАТЬ МТК «СЕВЕР-ЮГ», РАБОТАЮТ НАД «УКРЕПЛЕНИЕМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ»

Россия и Индия готовы совершенствовать транспортную инфраструктуру международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» «для дальнейшего развития торгово-экономических связей», говорится в совместном заявлении по итогам межгосударственного саммита, состоявшегося в рамках Восточного экономического форума.

Стороны отмечают, что «придают первостепенное значение» этому проекту. «Основной акцент делается на укрепление грузовой базы, совершенствование и улучшение предоставляемых транспортно-логистических услуг, упрощение документооборота и переход на его электронную форму, внедрение в перевозочный процесс цифровых технологий и спутниковой навигации», - отмечается в документе.

Значительная часть МТК «Север-Юг» проходит по территории РФ, отмечается на сайте ОАО «Российские железные дороги». Сухопутная его часть (около 3 тыс. км) проходит от границы с Финляндией до Каспийского моря, с него также имеются выходы на страны балтийского региона, Украину, Белоруссию, а через них - на железные дороги Восточной и Западной Европы. «Стержневое» ж/д направление - Буловская (Ленинградская обл.) - Санкт-Петербург - Москва - Рязань - Кочетовка (Тамбовская обл.) - Ртищево (Саратовская обл.) - Саратов - Волгоград - Астрахань.

В качестве основных преимуществ коридора (в том числе - перед морским маршрутом через Суэцкий канал) называются как минимум двукратное сокращение расстояния и уменьшение стоимости перевозок (например, контейнеров из Германии и Финляндии в Индию). Южная часть коридора обеспечивает выход на ряд направлений, в том числе обеспечивает прямое железнодорожное сообщение с Ираном через Казахстан, Узбекистан и Туркмению, либо через Азербайджан с выходом через пограничную станцию Астара или через Азербайджан и Армению с выходом на Джульфу.

Кроме того, в совместном заявлении России и Индии отмечается, что они выразили удовлетворение прогрессом, достигнутым при подготовке технико-экономического обоснования проекта по повышению скоростей на линии Нагпур-Секундерабад. Подчеркнут интерес правительства РФ к участию в реализации этого инфраструктурного проекта. «В связи с этим стороны условились продолжить активное взаимодействие по данному вопросу», - говорится в заявлении.

ТАСС; 2019.09.04; ЯПОНСКИЙ МИНИСТР: СОТРУДНИЧЕСТВО ЯПОНИИ И РФ ПОЗВОЛЯЕТ РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНССИБА

Экономическое сотрудничество Японии и России, а также развитие перевозок позволяет раскрыть потенциал Транссибирской магистрали. Об этом в четверг на бизнес-диалоге «Россия - Япония» на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) заявил министр экономики, торговли и промышленности Японии Хиросигэ Сэко.

«Динамичное развитие Дальнего Востока связано с переменами в морских и сухопутных перевозках. Япония прилагает все усилия для эффективного использования Транссиба и осуществляет сейчас пилотные перевозки по этой магистрали. Маршрут был продлен до Европы: грузы отправляются из японской префектуры Тояма до Владивостока морем, а затем перегружаются на железную дорогу и идут до Польши. Мы уверены, что сотрудничество Японии и РФ позволит раскрыться потенциалу Транссиба», - сказал он.

В мае этого года в японском портовом городе Иокогама состоялась церемония запуска пробных поставок товаров из Японии в страны Европы с использованием морского сообщения и Транссибирской железнодорожной магистрали. Совместный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов из Японии в Европу через Дальний Восток России по Транссибу будет осуществляться АО «РЖД Логистика» и транспортной группой FESCO («Феско»). Доставка по маршруту порт Японии - Владивостокский морской

торговый порт - Транссиб - Брест - пункт назначения в Европе составляет от 19 суток, в то время как при перевозке морем через Суэцкий канал - порядка 45 дней.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/990305>

ТАСС; 2019.09.04; РЖД ПЛАНИРУЮТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ДО 11 ДНЕЙ

Российские железные дороги планируют сократить время доставки грузов по Транссибу из Японии в Европу с 19 до 11 дней. Об этом в рамках Восточного экономического форума рассказал гендиректор компании Олег Белозеров.

Как отметил Олег Белозеров, сейчас срок доставки из Японии до Польши уже сократился до 19 дней. Речь идет о тестовом маршруте из японской префектуры Тояма до Владивостока морем, а затем по Транссибу в Европу. При перевозке морем через Суэцкий канал путь занимает порядка 45 дней. «А мы планируем сократить его еще больше. Это будет порядка 11-14 дней», - отметил Белозеров.

Он добавил, что для демонстрации возможностей маршрута 4 сентября по нему была отправлена партия контейнеров с автозапчастями, которая была оформлена с использованием электронной единой технологии оформления документов на морскую и железнодорожную перевозку. «Мы, таким образом, сэкономим порядка 4 суток за счет оформления», - подчеркнул он.

Как отметил Олег Белозеров Транссиб вызывает большой интерес у японских компаний. «Почти треть перевозок по Транссибу приходится на японские грузы, которые по итогам 2018 года составили более 45 млн тонн. При этом контейнерные перевозки растут более чем на 11% в год», - рассказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/991335>

ТАСС; 2019.09.04; БЕЛОЗЕРОВ: КОСВЕННЫЕ ЭФФЕКТЫ ОТ ЦИФРОВИЗАЦИИ СОСТАВЯТ ДЛЯ КЛИЕНТОВ РЖД ДО 500 МЛРД РУБЛЕЙ

Косвенные эффекты для клиентов Российских железных дорог от реализации Цифровой стратегии холдинга составят около 500 млрд рублей. Об этом в ходе сессии «Цифровое будущее транспортных коридоров через Дальний Восток: международный опыт и российские реалии» на полях Восточного экономического форума заявил генеральный директор компании Олег Белозеров.

«Мы посчитали, что эффект для РЖД, который реализация этой программы (Цифровой стратегии холдинга - прим. ТАСС) должна дать - это более 150 млрд рублей. Но мы посчитали в том числе и косвенные эффекты. Косвенные эффекты - это то, что получим не мы, а получат наши партнеры, это порядка 500 млрд рублей», - сказал Белозеров.

Глава РЖД добавил, что в Цифровую стратегию компании входит восемь открытых цифровых платформ.

«Они касаются практически всех сфер жизни - это и грузы, это внешняя среда, это и перевозки, внутренняя наша среда, это и иные процессы», - продолжил Белозеров.

По его словам, программу в ближайшее время утвердит совет директоров холдинга.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/992271>

ТАСС; 2019.09.04; РЭЦ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ЗАПУСТЯТ МЕХАНИЗМ БЫСТРОГО ЭКСПОРТА АПК В КНР

Российские и китайские транспортные операторы при поддержке Российского экспортного центра (РЭЦ) подписали на полях ВЭФ пакет соглашений о создании нового механизма экспорта продукции российского агропромышленного комплекса на китайский рынок.

Представители РЭЦ, «РЖД Логистика», «Славтранс-Сервис» и «ФВК Север» договорились о запуске ускоренных рефрижераторных контейнерных поездов

(«Агроэкспрессов»), которые повезут продукцию российского АПК в Китай. Проработаны также основные маршруты доставки из крупных терминально-складских комплексов: со станции Селятино (Московская область) и со станции Ворсино (Калужская область) до города Чэнду (провинция Сычуань). Отмечается, что перечень маршрутов может быть изменен или дополнен. Планируется, что первый «Агроэкспресс» будет отправлен в Китай в самое ближайшее время.

«Проект «Агроэкспресс» планируется начать с двух поездов в неделю и в кратчайшие сроки выйти на пять «Агроэкспрессов» из каждой точки отправления - экспортно ориентированных агрохабов. Планируется масштабирование проекта на различные российские и китайские регионы», – сказал старший вице-президент РЭЦ Алексей Кожевников.

Он добавил, что запуск «Агроэкспрессов» значительно сократит срок доставки по сравнению с традиционным морским путем, а также существенно снизит совокупные транспортные расходы российских экспортеров. За счет нового проекта российские производители получают конкурентное преимущество перед европейскими и американскими экспортерами, которые работают исключительно через китайские морские порты.

«Одновременно «Агроэкспресс» открывает новые возможности для китайских экспортеров, поставляющих свою продукцию на российский рынок в режиме обратной загрузки», – отметил Кожевников. По его словам, уже существующие в России и Китае меры государственной поддержки экспорта позволят странам выйти на сверхвыгодные условия взаимной торговли с полной фискальной прослеживаемостью. Кожевников подчеркнул, что прямые расчеты будут вестись в национальных валютах.

В рамках сотрудничества РЭЦ будет искать клиентов-грузоотправителей для экспортных перевозок продукции АПК в составах «Агроэкспрессов», а также зарубежных партнеров.

«РЖД Логистика» будет отвечать за обеспечение комплексного транспортно-логистического обслуживания «Агроэкспрессов». В числе задач компании будет предоставление железнодорожных подвижных составов, уплата железнодорожных тарифов на российской территории, а также организация перевозок на «первой» и «последней» милях. Также компания будет содействовать продвижению продукции АПК российского производства за рубежом, в том числе в Китае.

По словам генерального директора «РЖД Логистика» Вячеслава Валентика, подписанные соглашения придадут дополнительный импульс развитию экспорта российского АПК в Китай.

«С помощью таких надежных партнеров, как РЭЦ, мы без сомнения сможем предложить всем заинтересованным российским производителям и китайским потребителям передовые и доступные логистические решения», – отметил он.

Компании «Славтранс - Сервис» и «ФВК Север» владеют экспортно ориентированными терминально-логистическими центрами на станциях Селятино и Ворсино соответственно. В задачи этих предприятий войдет создание на своих площадках мультимодальной транспортной и складской инфраструктуры, а также организация необходимых терминальных логистических сервисов. Кроме того, «Славтранс - Сервис» и «ФВК Север» должны будут обеспечить размещение областных таможенных постов и территориальных управлений Россельхознадзора, которые будут осуществлять фитосанитарный и ветеринарный контроль перевозимой продукции.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/988151>

ТАСС; 2019.09.04; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ПРОЛОЖАТ В ИНТЕРЕСАХ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА

Использование Северного морского пути (СМП) в интересах международного бизнеса станет одним из основных вызовов для созданного международного общественного совета

по развитию Севморпути под эгидой госкорпорации Росатом. Об этом рассказал глава Росатома Алексей Лихачев в рамках первого заседания совета, прошедшего на полях Восточного экономического форума.

«Трудно переоценить значение Северного морского пути для экономики Российской Федерации, но не меньший вызов – это использование СМП в интересах международного бизнеса и наших зарубежных партнеров. Это и есть на наш взгляд, основной предмет деятельности совета», - отметил Алексей Лихачев.

В заседании совета приняли участие представители компаний как арктических государств, так и стран, заинтересованных в использовании Севморпути в качестве транспортного коридора. В частности, в работе совета приняли участие вице-президент японской Mitsui OSK Lines (MOL) Такеши Хашимото, глава российского отделения французской Total Арно Ле Фоль, глава финской Aker Arctic Technology Рекко-Антти Суоянен, глава российского представительства китайской CNPC Чан Фуцюань, делегация южнокорейских Sinokor Merchant Marine и Youngsan University, DP World и другие.

Долгосрочный план развития Севморпути

Как напомнил Алексей Лихачев, в правительстве сейчас обсуждается план развития Севморпути до 2035 года. «Мы детально прописали всю драматургию периода до 2024 года, с целевым показателем состояния перевозок в 80 млн тонн, - отметил он. - И еще десятилетка нами рассмотрена с точки зрения инфраструктурных подходов, обеспечения судами, связью, навигацией». Он добавил, что под руководством вице-преьера РФ Юрия Трутнева идет работа по трансформации этого плана в план развития всей арктической зоны, с учетом всех видов транспорта.

Заместитель гендиректора госкорпорации «Росатом», глава дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша отметил, что Севморпуть должен быть включен в международные транспортные коридоры. По его словам, хоть акватория и покрыта льдом больше шести месяцев в году, «план наш простой, ничем не отличается от других морских трасс, с той лишь спецификой, что первым пунктом в нем - создание арктической ледокольной группировки». Она должна обеспечить безопасную, бесперебойную и круглогодичную навигацию по Севморпути.

Сделать это планируется в три этапа. На первом, до 2024 года, рост грузопотока до 80 млн тонн будет обеспечиваться за счет круглогодичного западного направления перевозок. С 2024-2025 годов планируется запустить круглогодичные перевозки в восточном направлении. И уже на третьем этапе, в 2035 году, ожидается, что перевозки достигнут 120 млн тонн, с преобладанием грузов в восточном направлении.

К 2035 году Росатом рассчитывает использовать 12 ледоколов, включая три проекта «Лидер», которые позволят совершать проводку каждые сутки. «Мы уверены в круглогодичной навигации. Ледовая статистика последних 15 лет показала, что мощности ледокола «Лидер» гарантировано достаточно, чтобы работать в самых сложных льдах толщиной более 120 см.», - отметил Рукша. Он добавил, что «Лидер» также позволит решить задачу по обеспечению крупнотоннажного судоходства по СМП. Он пояснил, что самый крупный на сегодня ледокол «50 лет Победы» (ширина 30 м., - прим.) в целом в шесть раз меньше танкера класса Yamalmax (ширина 50 метров, прим.), тогда как ледокол «Лидер» при ширине 50 метров, сможет прокладывать канал шириной 52 метра со скоростью до 10-12 узлов в час.

В поиске транзитных грузов для СМП

Как добавил гендиректор «Росатом карго» Александр Неклюдов, концепция Северного транзитного коридора предполагает создание портов-хабов на северо-востоке и северо-западе России для консолидации грузов существующим фидерным флотом для дальнейшей перевозки через акваторию СМП.

Иностранные участники совета в целом подтвердили интерес к Севморпути. В частности, представители Sinokor Merchant Marine и «Росатом Карго» рассказали о подписанном

меморандуме о сотрудничестве по развитию Севморпути как транзитного коридора. Высказал заинтересованность и Такеши Хашимото, отметив, что видит большой потенциал СМП в поставках энергоносителей на рынки Японии и Южной Кореи.

В то же время руководитель направления безопасности перевозок Mitsui OSK Танimoto Мицухиса отметил, что при безусловной важности обеспечения безопасности перевозок, решающее значение при транзите по СМП будут иметь также вопросы таможенной очистки и других формальных процедур, которые необходимо упрощать.

Глава норвежской Tschudi Shipping Феликс Чуди отметил, что главное в перевозках - груз. «Я верю, что Севморпуть сможет аккумулировать не только российские грузы, но и грузы со всего мира», - рассказал он. Но, по его словам, для этого необходимо участие иностранных игроков, к примеру, создание перевалочных узлов не только в России, но и в соседних странах.

Алексей Лихачев призвал иностранных коллег уже сейчас включаться в работу по формированию условий для транзита по СМП. «Нам важно как можно скорее получить от вас пожелания и предложения, замечания, чтобы начать создать условия привлекательные для развития не только российских интересов, но и международного транзита», - отметил он. Лихачев напомнил, что на первом этапе, до 2024, развитие СМП опирается на инструменты **нацпроекта** и средства бюджета и самого Росатома. Но уже второй этап, с 2024 года, будет больше ориентирован на внешних партнеров. «Но мы готовы взять на себя ряд рисков и авансом, опережающими темпом, работать над инфраструктурой для международного транспортного сообщества», - подчеркнул он.

Ведущий заседание совета глава «Совкомфлота» Сергей Франк отметил, что в целом работа совета оказалась предельно практической и деловой. Идей и предложений, по его словам, уже на два года работы. Часть из них обсудят в 2020 году на следующем заседании, которое планируется в рамках ПМЭФ. Как отметил Сергей Франк, в международном транзите СМП необходимо быть конкурентоспособным, а значит надо создавать клиентоориентированный сервис. «Груз пойдет туда где доставка короче, дешевле, эффективней, где все системы работают», - подчеркнул он.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/987239>

ТАСС; 2019.09.04; КОМПЛЕКС «ЗВЕЗДА» И SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES ДОГОВОРИЛИСЬ О ПРОЕКТИРОВАНИИ ГАЗОВОЗОВ

Представители судостроительного комплекса «Звезда» и южнокорейской компании Samsung Heavy Industries подписали контракт на проектирование газозовов для компании «Новатэк» и иностранных партнеров «Арктик СПГ-2» в рамках Восточного экономического форума. Об этом говорится в сообщении «Роснефти», передают РИА Новости.

«В соответствии с подписанным документом, Samsung Heavy Industries станет технологическим партнером проекта и передаст ССК «Звезда» техническую спецификацию, а также права на проектную документацию проекта судов. Корейская компания также окажет содействие в разработке рабочей конструкторской документации АО «ЦКБ «Лазурит», - говорится в сообщении.

Ожидается, что арктические газозовы будут соответствовать стандартам законодательства РФ, что позволит признать эти суда российскими. В 2018 году «Новатэк» зарезервировал производственные мощности ССК «Звезда» на всю серию судов-газозовов для проекта «Арктик СПГ-2». В апреле текущего года «Звезда» и «Совкомфлот» подписали контракт на строительство пилотного судна-газозова для проекта «Арктик СПГ-2».

«Строительство судна такого типа впервые в истории будет осуществлено на российской судовой верфи... Конструкция судна позволяет самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 метра. Мощность силовой установки газозова составляет 45 МВт, что сопоставимо с мощностью атомного ледокола», - приводится в сообщении.

Ожидается, что серия газовозов для проекта «Арктик СПГ-2» будет состоять из 17 СПГ-танкеров ледового класса Arc7, которые будут принадлежать компании «Современный морской арктический транспорт». Средства для строительства танкеров предполагается привлечь с помощью ВЭБа.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/986889>

ГАЗЕТА РБК # ПРИЛОЖЕНИЯ; ВЛАДИМИР МИРОНОВ; 2019.09.04; МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока требует многомиллиардных инвестиций, но обещает значительные выгоды за счет освоения территорий и транзита грузов между частями света.

Российские дальневосточные регионы находятся в значительной транспортной изоляции. Расходы на логистику для предприятий и отраслей в целом здесь достигают 50% себестоимости производимой продукции, оценивают в Министерстве развития Дальнего Востока и Арктики РФ. «Логистический потенциал ДФО не реализован в полной мере: сеть автомобильных и железных дорог не развита, а портовые терминалы не справляются с выросшими объемами по перевалке грузов», - констатирует руководитель «Делойт, СНГ» во Владивостоке Никита Сошников. В результате, по словам заместителя директора Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Дмитрия Кувалина, «экономическое пространство страны разрывается». «Дальневосточные предприятия имеют более высокий уровень транспортных и энергетических издержек, проигрывая в результате конкуренцию предприятиям из других регионов России и из соседних стран. Понижается уровень жизни населения, продолжается отток людей с Дальнего Востока. И эту проблему необходимо срочно решать», - констатирует эксперт.

Из-за бедности транспортной инфраструктуры Дальнего Востока Россия в целом лишается колоссальной выгоды, которую она могла бы получать за обслуживание грузопотоков между Европой и Азией, продолжает Кувалин: «Это самый большой по объему транзит в мире. Мы в нем практически не участвуем, хотя, казалось бы, находимся в самом подходящем географическом положении. Скажем, в последние годы через территорию России перевозилось всего 1-2% контейнеров, курсирующих между Азией и Европой».

ПОЕЗДОМ И ПАРОХОДОМ

В комплексный план модернизации и расширения инфраструктуры включены мероприятия по расширению Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей по президентскому поручению (дано год назад).

Пропускная способность магистралей к 2024 году должна вырасти как минимум в полтора раза - до 180 млн т. По оценкам главы Минэнерго РФ Александра Новака (более половины грузооборота на дальневосточных железнодорожных магистралях приходится на уголь), к 2025 году можно повысить данный показатель до 201 млн т в год.

В тот же план вошли проекты развития Северного морского пути с увеличением объема перевозимых грузов до 80 млн т и строительства автодороги Европа - Западный Китай. Документом предусмотрено увеличение транзитного потока контейнеров в четыре раза и сокращение почти вдвое - до семи суток - срока их доставки из Владивостока до западных границ РФ. Помимо этого речь идет о строительстве железнодорожного перехода на Сахалин и создании глубоководного порта для его загрузки на восточном побережье острова. «В перспективе соединение моста с японским островом Хоккайдо позволит интегрировать японские порты в систему РЖД и Севморпути», - подчеркивает Никита Сошников.

Льготные авиабилеты, обновленные аэропорты

Дмитрий Кувалин также напоминает о гуманитарном аспекте. На Дальнем Востоке выросли целые поколения россиян, которые ни разу в жизни не были в Москве, Санкт-

Петербурге и вообще нигде на юге или в центре России. Самый бюджетный авиабилет от столицы до Владивостока стоит более 20 тыс. руб. при среднем ежемесячном доходе в Приморском крае 35 тыс. руб. (таковы текущие данные Приморскстата).

По словам Никиты Сошникова, важное значение имеет введение нулевой ставки НДС для пассажирских авиаперевозок и субсидированных тарифов для отдельных групп граждан. «На Дальнем Востоке есть острая необходимость в развитии авиационного сообщения», - признают в пресс-службе Минвостокразвития. Там сообщили, что до 2024 года **Росавиация** планирует реконструировать в ДФО 38 аэропортов, инвестировав в общей сложности 87 млрд руб. «Многое сделано в плане льготных авиабилетов. Для Дальнего Востока уже выделено 8,2 млрд руб., это почти в два раза больше, чем в 2018 году. За счет этого будут перевезены больше 1 млн пассажиров. Для сравнения: в прошлом году - 600 тыс.» - таковы данные пресс-службы министерства. Кроме того, теперь льготными авиабилетами могут воспользоваться многодетные семьи (их на Дальнем Востоке 125 тыс.), для которых программа стала круглогодичной, а перечень маршрутов увеличен до 134.

Ранее глава Минвостокразвития Александр Козлов заявил, что для развития транспортной доступности между территориями необходимо создать региональную авиакомпанию. «Поручение председателя правительства РФ по ее созданию дано еще в 2017 году. Руководители, которым была поставлена эта задача, не справились, кто-то уже и не работает в правительстве. Мы сейчас это поручение «реанимируем», - цитирует пресс-служба министерства своего руководителя.

ДОРОГАМ ДОБАВЯТ ТВЕРДОСТИ

В ведомстве также сообщили, что почти во всех дальневосточных регионах к 2024 году будут реализованы мероприятия, запланированные в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Доля отвечающих нормативам автодорог регионального значения будет увеличена до 50% от общей протяженности (за исключением Якутии и Забайкальского края - там есть определенные нюансы по финансированию), а доля «нормативных» дорог в крупнейших городских агломерациях - до 85%. Плюс в рамках Национальной программы развития Дальнего Востока дороги с твердым покрытием будут проведены к 1265 населенным пунктам, на сегодня не имеющим выхода к трассам общего пользования. В порядок планируется привести 50,9% автодорог местного значения и 85% дорог в 36 населенных пунктах с численностью населения свыше 20 тыс. человек.

Также в рамках развития проектов магистральной инфраструктуры планируется строительство Владивостокской кольцевой автомобильной дороги, возведение моста через Лену, реконструкция автодороги Палатка - Кулу - Нексикан, строительство автомобильной дороги Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь и реконструкция участка дороги Комсомольский - Певек.

Бюджетам субъектов ДФО в 2019-2024 годах планируется выделить более 67 млрд руб. (это 7,7% общего объема средств, предусмотренных **нацпроектом БКАД**). Дополнительные 205 млн и 350 млн руб. по распоряжению правительства в 2019 году получают соответственно Забайкальский край и Еврейская автономная область. Кроме того, к 2024 году в ДФО планируют отремонтировать около 3,2 тыс. км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и почти 2,25 тыс. км улично-дорожной сети городских агломераций (финансирование - около 37,5 млрд и 30 млрд руб. соответственно).

Развитие транспортной инфраструктуры традиционно связано с высокой капиталоемкостью и продолжительным периодом окупаемости объектов, отмечает Никита Сошников. «Только проект по созданию Сахалинского железнодорожного перехода предварительно оценивается более чем в 500 млрд руб.», - говорит он.

В свою очередь, глава РЖД Олег Белозеров ранее оценивал объем инвестиций в модернизацию БАМа и Транссиба до 2025 года в 696 млрд руб. «В целом на развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока понадобится несколько триллионов рублей. Но не нужно бояться столь больших цифр. Речь идет о затратах, которые растянутся на 20-30 лет. И если появится внятная долгосрочная программа развития транспортной системы Дальнего Востока и начнется подготовка конкретных проектов, станет значительно легче привлекать внебюджетные источники финансирования и даже иностранных инвесторов.

Но лишь в том случае, если бизнес будет уверен, что транспортная сеть на Дальнем Востоке будет устойчиво развиваться в течение долгого времени», - резюмирует Дмитрий Кувалин.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ШЕРЕШЕВСКАЯ ЕВГЕНИЯ; 2019.09.04; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПЕРЕХОДА С МАТЕРИКА НА САХАЛИН ЗАВЕРШИТСЯ В 2019 ГОДУ; РЕЛЬСЫ НАД ПРОЛИВОМ

Специалисты Хабаровского АО «Дальгипротранс» выполнили большую часть задания руководства компании РЖД по выработке основных проектных решений для строительства железнодорожной линии Селихино (Хабаровский край) - Ныш (Сахалинская область).

Строительство линии Селихино - Ныш включено в один из Национальных проектов - «Железнодорожный транспорт и транзит», входящий в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** России. Предполагается, что соединение острова с материком даст возможность ускорить контейнерные перевозки и увеличить их объем на железнодорожном транспорте в четыре раза. Реализовать задуманное предполагается до 2024 года. Общая длина железнодорожной линии Селихино - Ныш более 580 километров. Стоимость проекта оценивается в 540,3 миллиарда рублей. Прорабатываются два варианта перехода - мост и тоннель. По первому наработок больше. Определены профили с разными уклонами, ведется моделирование русловых процессов, воздействия на опоры моста волн, льда и ветра. Но окончательное решение не будет принято, пока эксперты досконально не изучат оба варианта.

Ведь и у моста, и у тоннеля есть как плюсы, так и минусы. По мнению главного инженера проектов института Гипростроймост Николая Балабы, форму перехода должна определить первая стадия проектирования.

- Будет разработано несколько вариантов мостового и минимум один - тоннельного. Это позволит провести технико-экономическое сравнение, - говорит отметил Николай Балаба.

- В техническом задании на проектирование прописан объем грузоперевозок. Эти цифры могут серьезно лимитировать тоннельный вариант. Если на мосту мы обойдемся тепловозной тягой, то для тоннеля понадобится электричество. Логично сравнивать не только расходы на строительство, но и дальнейшую эксплуатацию, а у тоннелей она существенно выше, хотя сама стройка дешевле. В пользу тоннеля - повышенная сейсмичность региона, суровые ледовые нагрузки, судоходство.

Пока нет единого мнения и по экономической целесообразности проекта. Есть противники, считающие, что на Сахалине не наберется столько грузов, чтобы окупить затраты на строительство и обслуживание перехода.

Но при этом учитываются далеко не все возможности, которые откроет соединение острова с материком.

- Начинать нужно с того, чтобы замкнуть на сахалинские порты международные морские коммуникации, что позволит обеспечить загрузку портов и сформирует потенциал грузооборота с материковой частью страны через железнодорожное сообщение. Вот здесь

и потребуются мостовой переход, - уверен врио главы Сахалинской области Валерий Лимаренко.

На Петербургском международном экономическом форуме-2019 он заявил, что мост будет находиться на пересечении Северного морского пути и железнодорожного пути, что дает России колоссальное конкурентное преимущество.

А чуть раньше, на Международном арктическом форуме в Санкт-Петербурге президент **Владимир Путин** поставил задачу: довести грузооборот по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн в год.

В компании РЖД строительство линии Селихин - Ныш увязывают с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог, после реализации которого по БАМу и Транссибу возможно будет перевозить к дальневосточным портам до 195 миллионов тонн угля в год. Из них до 30 миллионов тонн возможно будет направлять в порты Сахалина, так как провозные способности подходов к портам материка даже после реализации мероприятий по их развитию будут заполнены почти до предела их возможностей.

Реализация мегапроекта - это не только затраты, но и налоговые поступления, развитие местной сырьевой базы и строительного комплекса, создание инженерно-транспортной инфраструктуры.

Строительство перехода в комплексе с модернизацией островных портов поможет развить экономику не только Сахалинской области, но и Хабаровского края.

<https://rg.ru/2019/09/03/reg-dfo/proektirovanie-perehoda-s-materika-na-sahalin-zavershitsia-v-2019-godu.html>

ИНКАЗАН.РУ; 2019.09.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТАТАРСТАНА ХОЧЕТ ПРОДЛИТЬ РЕЗЕРВИРОВАНИЕ ЗЕМЛИ ПОД ВСМ «МОСКВА-КАЗАНЬ»

В правительстве Татарстана намерены продлить резервирование земли под высокоскоростную магистраль (ВСМ) «Москва-Казань» для государственных нужд. Об этом говорится в проекте постановления кабинета министров РТ.

Эти земельные участки расположены в Казани и Зеленодольском районе Татарстана, всего их насчитывается 415 штук. Предполагается, что собственников, землепользователей, землевладельцев и арендаторов земель введут ограничения в части возведения зданий, проведения работ и так далее.

Летом 2016 года правительство Татарстана резервировало эти участки под ВСМ. Новый документ предлагает продлить действие постановления от 21 июня 2016 года еще на три года. Сейчас проект постановления проходит антикоррупционную экспертизу, также идет процесс сбора мнений и предложений.

Изначально планировалось проложить магистраль от Москвы до Казани, однако ее строительство неоднократно переносилось. В ноябре прошлого года президент России **Владимир Путин** поручил проверить эффективность прокладки ВСМ.

Впоследствии в приоритете стала магистраль от Москвы до Петербурга. Решение по магистрали до Казани должны принять до конца 2019 года. В конце августа **заместитель министра** транспорта России **Владимир Токарев** рассказал о том, что ведомство ждет от **Путина** одобрения строительства ВСМ до Казани.

<https://inkazan.ru/news/society/03-09-2019/pravitelstvo-tatarstana-hochet-prodlit-rezervirovanie-zemli-pod-vsm-moskva-kazan>

ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИТ КОНФИГУРАЦИЮ ТРАССЫ ОТ КРАСНОДАРА ДО КРЫМСКОГО МОСТА В ОКТЯБРЕ

Окончательная конфигурация трассы А-289 от Краснодара до Крымского моста будет понятна в октябре 2019 года. Об этом журналистам в кулуарах Восточного

экономического форума сообщил директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков.

«Думаю, к середине октября», - сказал Волков, отвечая на соответствующий вопрос. «Там требуется сделать до конца ТЭО, потому что проложить трассу через населенные пункты может быть дороже, чем пройтись новой трассировкой. Возможно где-то мы будем использовать существующую дорогу, где-то делать новую. Все эти моменты сейчас взвешиваются», - отметил он.

При этом реконструировать трассу А-289 необходимо в любом случае, добавил Волков.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/983415>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ ОКОНЧАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАССЫ МОСКВА-КАЗАНЬ ДО ЗИМЫ

Минтранс РФ ожидает, что решение об окончательном варианте создания автотрассы Москва - Казань будет принято до декабря этого года, сообщил директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства ведомства Григорий Волков.

«Мы по-прежнему ожидаем, все необходимые мероприятия провели, в течение месяца-полутора мы надеемся на решение этого вопроса», - сказал Волков журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

В начале июня министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал журналистам, что вице-премьер Максим Акимов разрешил госкомпания «Автодор» начать подготовку документов по планировке территории под строительство дороги Москва - Казань. При этом Дитрих отмечал, что проект «не только актуальный, но и очень перспективный», добавляя, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора Европа - Западный Китай «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

Первый замглавы Минтранса Иннокентий Алафинов говорил, что в правительстве продолжают обсуждать, что выбрать - строительство новой платной автодороги или реконструкцию трассы «Волга». По его словам, строительство новой дороги обеспечено 260 млрд рублей частных инвестиций, в то время как реконструкция М-7 будет стоить столько же или дороже, содержать ее придется за счет бюджета и плотность дорог на этой территории в результате не увеличится.

Идею о строительстве платной трассы Москва - Казань ранее также поддержал глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

Ранее также сообщалось, что независимый оценщик АЕСОМ оценил проект реконструкции автотрассы «Волга» в пределах 139 млрд рублей. Такие выводы в середине июля были направлены в профильные ведомства, сообщил «Интерфаксу» источник, видевший документ с оценкой стоимости проекта.

ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС НАДЕЕТСЯ НА ПРИНЯТИЕ КАБМИНОМ РЕШЕНИЯ ПО ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ В ОКТЯБРЕ

Минтранс РФ надеется, что окончательное решение о строительстве платной трассы Москва - Казань правительство РФ примет в октябре 2019 г. Об этом журналистам в кулуарах Восточного экономического форума сообщил директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков.

В рамках реализации транспортного коридора «Европа - Западный Китай» правительство должно решить - реконструировать М-7 или построить новую трассу Москва - Казань.

«Мы по-прежнему ожидаем, все необходимые мероприятия провели... в течение месяца-полутора мы надеемся на решение этого вопроса (об окончательном варианте создания автотрассы Москва - Казань - прим. ТАСС)», - сказал Волков, отвечая на соответствующий вопрос журналиста.

Первый замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** ранее озвучил позицию министерства по этому вопросу. По его словам, строительство новой трассы Москва - Казань на данный момент целесообразнее, чем реконструкция существующей трассы М-7 «Волга».

Проект трассы

Скоростную автотрассу Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 729 км планируется построить до конца 2024 г. Она позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью почти в 2 раза, до 6,5 часов.

Проект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 г. и является частью создаваемого коридора «Европа - Западный Китай». Объем инвестиций в проект оценивается в 539 млрд руб., из которых 216 млрд руб. планируется привлечь из внебюджетных источников.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/983403>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ТЕСТЫ БЕСПИЛОТНЫХ ГРУЗОВИКОВ НА М-11 ВЕСНОЙ 2020Г

Минтранс готов начать эксперимент по грузовым автоперевозкам беспилотными автомобилями на автодороге М-11 «Москва - Петербург» весной 2020 года, сообщил директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Григорий Волков**.

«У нас все техзадания подписаны, мы определили участок, на котором все это начнется, сейчас определяемся с технологиями. Я надеюсь, что весной 2020 года мы сможем запустить (тестирование - ИФ)», - сказал Волков журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

Отвечая на вопросы, он подтвердил, что промышленную эксплуатацию беспилотных грузовиков планируется запустить в 2022-2023 гг.

Запуском беспилотных грузоперевозок в ближайшие годы может заняться ООО «Национальные телематические системы» (НТС).

«Думаю, за два года мы технически технологию доведем, сделаем ее достаточно безопасной, и нормативно», - сообщил журналистам в кулуарах ВЭФ-2019 гендиректор компании Алексей Нащекин.

«Необходимо нормативное регулирование, чтобы выпустить (беспилотники - ИФ) на дороги общего пользования. Мы сейчас с **Минтрансом** эту работу ведём», - отметил он.

Как сообщалось, в середине августа Минпромторг опубликовал подготовленный проект концепции обеспечения безопасности дорожного движения с учетом появления на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей.

Основными требованиями к дорожно-транспортной инфраструктуре для организации движения беспилотников в документе называются наличие интеллектуальной транспортной системы, платформы по сбору генерируемых автомобилем данных, функционирование системы точного позиционирования на основе спутниковых технологий, наличие цифровой модели дороги на основе высокоточных цифровых динамических дорожных карт и устойчивое покрытие дороги высокоскоростными каналами связи.

Беспилотники также должны быть подключены к государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» и иметь бортовое устройство записи данных («черный ящик»).

«Основной акцент в сфере развития технологий автоматизированного вождения сосредоточен на нескольких ключевых направлениях, в число которых входят пассажирские перевозки в городах и грузовые перевозки по автомагистралям», - отмечается в тексте проекта.

ТАСС; 2019.09.04; МИНТРАНС: ВЕСНОЙ НА ТРАССЕ М-11 МОГУТ НАЧАТЬ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТО

Тестирование беспилотных автомобилей на трассе М-11 Москва - Санкт-Петербург может начаться весной 2020 года. Об этом сообщил журналистам в кулуарах Восточного экономического форума директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков.

«У нас все техзадания подписаны. Мы определили участок, на котором все это начнется, сейчас определяемся с технологиями. Я надеюсь, что весной 2020 года мы сможем запустить (тестирование)», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/983363>

ТАСС; 2019.09.04; ВЛАСТИ: В МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ НЕМЕДЛЕННОГО РЕМОНТА ТРЕБУЮТ БОЛЕЕ 50 МОСТОВ

Более полусотни мостов через реки Магаданской области требуют ремонта, сообщил в среду в интервью ТАСС на Восточном экономическом форуме губернатор Сергей Носов.

«У нас 50 с лишним мостов через реки требуют немедленного ремонта или реконструкции, иначе сообщение по некоторым направлениям может даже пропасть», - сказал он.

Губернатор также рассказал, что в 2019 году власти региона завершили паспортизацию и техническую инвентаризацию всей дорожной сети области.

«У нас есть четкие заключения, что лишь 20% дорог соответствуют нормативу и при этом нормативу грунтовых дорог, а не асфальтовых. Про асфальт и речи тут быть не может. Мы сегодня доказали необходимость чрезвычайных мер по приведению в порядок дорожной сети Магаданской области», - отметил он.

Сергей Носов добавил, что 206 млн рублей, которые были выделены региону в 2019 году в рамках реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги», будут полностью освоены в сентябре - к моменту окончания сезона ремонтов.

В этом году, как сообщалось, в Магаданской области по **нацпроекту** отремонтируют 29 участков городских и муниципальных дорог. Всего на приведение в порядок дорог в регионе требуется около 18 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/984705>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; НАЗВАНЫ ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ ЧЕЛЛЕНДЖА ГИБДД #21ДЕНЬБЕЗНАРУШЕНИЙ

Победителями организованного российской Госавтоинспекцией челленджа #21деньбезнарушений стали Юрий Ерохин из Воронежа, Анна Торбина из Рыбинска и Елена Миронова из Астрахани, сообщили РИА Новости в ГУОБДД МВД России.

Первой тройке призеров достались смартфоны с полным набором полезных приложений для автолюбителей и ответственных пешеходов. Следующие пять призеров получают фирменные футболки, еще 13 участников - брендированные аксессуары для автомобилистов, рассказали в Госавтоинспекции МВД России.

Челлендж #21деньбезнарушений прошел в социальных сетях в рамках стартовавшей в России широкомасштабной кампании «Однозначно понимай знаки», которую проводят российская Госавтоинспекция и экспертный центр «Движение без опасности».

В течение трех недель участники челленджа должны были при передвижении по дорогам строго соблюдать правила и выкладывать в соцсетях отчеты с описанием личного опыта с хэштегами #понимаюоднозначно и #21деньбезнарушений.

«На протяжении трех недель я соблюдала ПДД, наблюдала за другими участниками движения, делилась информацией о челлендже с друзьями. Главной целью для меня было привлечь как можно больше внимания знакомых. И я думаю, что справилась. Многие

заинтересовались и решили сами проверить свои силы. А значит работа была проведена не зря», - написала на своей странице в соцсетях одна из победительниц Анна Горбина. По словам замначальника ГУОБДД МВД России Олега Понарына, и челлендж, и социальная кампания «Однозначно» призваны привлечь внимание участников дорожного движения к важности безусловного соблюдения установленных ограничений скорости, предписанных дорожными знаками. Необходимость в проведении такой кампании вызвана тем, что скорость является одной из основных причиной дорожно-транспортных происшествий.

<https://ria.ru/20190903/1558214146.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2019.09.04; ЯМАЛ ПУГАЕТ МЕРЗЛОТОЙ; В ЗАПОЛЯРЬЕ ТРЕБУЮТСЯ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

На Ямале всепогодные дороги в дефиците, шоссейных - со стабильно ровным покрытием и комфортных для быстрой езды - вовсе мало. Их строительство сопряжено с большими бюджетными тратами и риском быстрой деформации полотна из-за размягчения грунтов - все больше дает о себе знать таяние вечной мерзлоты.

Власти автономии уверены в том, что в предстоящие пять лет качественные параметры автотранспортной сети региона удастся существенно улучшить. Значительно увеличится ее протяженность. Деньги на это есть - в бюджете заложены десятки миллиардов рублей. Не хватает специалистов, явно необходимо усиливать научно-инженерное сопровождение всего цикла работ - от проекта до приемки с последующим наблюдением за «поведением» дороги.

Новый Уренгой в чем-то похож на Сочи - такой же «бесконечный»: до самого отдаленного микрорайона, железнодорожного поселка Коротчаево, около 70 километров. И дорога местами будто в горах идет: петли, зигзаги, крутые повороты. Она считается одной из самых напряженных и опасных, о чем свидетельствует и статистика ДТП.

«Дурная геометрия» - не единственная беда. На протяжении сотен километров узкого тракта, связывающего с заполярными поселками и месторождениями Тазовского района, верхний асфальтоцементный слой уложен на бетонные плиты. Идеальных стыков между ними нет, каждый хорошо ощущается - колеса «стучат» будто по шпалам. Подчас перегруженные сверх меры фуры и прочие тяжелые автомобили проминают основание дороги, особенно в топких местах, и тогда плиты «ходят». Я сидел на заднем сиденье микроавтобуса, на нем то и дело подкидывало: не будь привязан ремнем безопасности, мог бы многократно удариться головой о потолок.

Сейчас путь до Коротчаево занимает больше времени, чем обычно. Идет капремонт трассы с выпрямлением отдельных ее звеньев, на ряде участков установлено реверсивное движение. Три года понадобится для приведения дороги в надлежащее состояние. А форсированными темпами возводимый близ Коротчаево мост через реку Пур запустят, как ожидается, к концу 2020-го. Понтонная переправа, где встречные грузовики разъезжаются не без труда, «всем осточертела», как выразился водитель АТП из Нового Уренгоя. Между тем в самом городе - в зоне пересечения тракта с железнодорожной магистралью - нынешней осенью начнут возводить многоуровневую развязку стоимостью 4,7 миллиарда.

Судя по всему, не так уж долго осталось ждать «великой автомобильной стыковки» восточной и западной частей автономного округа. Сквозное движение по многострадальной 344-километровой дороге от Салехарда до Надыма, которая, по информации властей, уже обошлась в 60 миллиардов рублей, планируется открыть в следующем году. Правда, изначально намечали в 2014-м, но лучше позже, чем никогда. Минувшим летом на трассе было полторы сотни километров с асфальтовым покрытием, с щебеночным - 20, из 58 запроектированных мостов сдано 49. К моменту запуска минимум

треть дороги останется щебеночной. Навести битумный лоск всюду сразу не получится - не хватит финансов. Да и практичнее, по мнению специалистов, сначала дать нагрузку на насыпной слой, чтобы затем, перед накаткой асфальтобетона, исправить практически неизбежные деформации грунтового основания.

А они, как показал печальный опыт предыдущих лет, приводят к тому, что иные участки уже спустя считанные месяцы после начала эксплуатации становятся волнообразными, покрываются глубокими трещинами, требуют аварийного ремонта. Очевидно разрушительное влияние глобального потепления - в арктических широтах оно очень сильно. Получается, дорога проектировалась в соответствии с устаревшими технологиями строительства на вечномерзлых грунтах. Когда они подтаивают, размягчаются, развиваются, выражаясь научными терминами, опасные явления термокарста, солифлюкции. Простыми словами, полотно расплзается, «плывет». В свое время директор профильного департамента ЯНАО Максим Першиков сравнил прокладку дорог здесь с их строительством на болоте. Теплоизолирующие материалы, разумеется, применяются, однако их защитных свойств, предусмотренных проектом, уже недостаточно, признается руководитель «Уренгойдорстроя» Александр Рысков.

Разрушить дорогу на основе многотонных плит в Заполярье способен и ливень. В июле мощный дождь, пролившийся над райцентром Ямальского района Яр-Сале, местами мгновенно промыл песчаный грунт под плитами, и те провалились в образовавшиеся пустоты.

Понятно, что обустраивать транспортную инфраструктуру по старинке небезопасно и чревато дополнительными тратами бюджета. Нынешним летом шоссе до аэропорта Салехарда реконструировали предельно тщательно и с учетом обкатки усовершенствованной технологии с использованием дорнита (геотекстильного материала), торфа и отлично зарекомендовавшего себя в условиях Арктики щебеночно-мастичного асфальтобетона. В теле насыпи смонтированы различные датчики, в том числе отслеживающие температуру нижнего и верхнего дорожных слоев.

Проблема растепления столь же остра для проектировщиков рельсовых путей. Планируемая прокладка веток от Салехарда до Надыма, от газпромовской станции Карская до порта Сабетта, реконструкция имеющихся путей под солидные объемы грузоперевозок между станциями Обская и Карская, Надымом и Коротчаево в рамках проекта «Северный широтный ход» требуют технологических решений, гарантирующих большой запас прочности, многолетнюю безаварийную эксплуатацию. Во что способна превратить работу человека арктическая природа, хорошо видно на примере так называемой сталинской Мертвой дороги: представлявшаяся незыблемой вечная мерзлота, деформируясь, рельсы скручивала, словно проволоку, легко крушила мосты и шпальное полотно.

<https://rg.ru/2019/09/04/reg-urfo/na-iamale-nachali-stroit-dorogi-na-vechnoj-merzlote-po-novym-tehnologii.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; ТРАНСКОНТЕЙНЕР И PANTOS LOGISTICS ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБАТЫВАТЬ СЕРВИСЫ ДЛЯ АВТОПРОМА УЗБЕКИСТАНА

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) и корейская Pantos Logistics планируют организовывать интермодальные контейнерные перевозки из Южной Кореи и Китая в Узбекистан, Россию, страны Европы и Казахстан.

Соответствующие договоренности зафиксированы в меморандуме, подписанном в среду в рамках Восточного экономического форума. Стороны выразили готовность к реализации совместных проектов «в соответствии с нормами действующего законодательства Южной Кореи и России и исходя из принципов взаимной выгоды».

Также в планах компаний - разработка транспортно-логистических продуктов для автомобильной промышленности Узбекистана, создание новых маршрутов контейнерных перевозок, а также привлечение новых клиентов на совместные сервисы.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА; 2019.09.04; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И КИТАЙ СВЯЗАЛИ МОСТАМИ ПО ЗЕМЛЕ И ПО ВОЗДУХУ; ПОЛЕТ ЧЕРЕЗ АМУР

Одна из задач **Национального проекта «Международная кооперация и экспорт»** поставлена так: «Устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, а также строительство (модернизация) **пунктов пропуска** через государственную границу Российской Федерации».

В полной мере отвечает этой задаче строительство трансграничных переходов через реку Амур, которые свяжут Еврейскую автономную и Амурскую области с провинцией Хэйлунцзян. Возводили мосты с двух берегов: российские и китайские строители тянули пролеты навстречу друг другу и в этом году уже состыковали их.

20 марта в Еврейской автономии специалисты группы компаний «СК Мост» установили в проектное положение и закрепили последний пролет железнодорожного перехода Нижнеленинское - Тунцзян. Событие знаменательное, ведь такой мост между РФ и КНР проложен впервые. Стоимость строительства российской части - девять миллиардов рублей, его финансировали Фонд развития Дальнего Востока и Российский фонд прямых инвестиций. Общая длина сооружения, которое Россия и Китай, компании «СК Мост» и China Investment Corporation (CIC) совместными усилиями строили в течение нескольких лет, - 2209 метров.

- Работы шли круглосуточно, каждая смена длилась 11 часов. 480 человек месяц трудились, а затем месяц отдыхали, их сменяли другие 480. Практически все - из средней полосы России: нужного количества специалистов на Дальнем Востоке просто нет, - рассказал «РГ» заместитель управляющего директора «СК Мост» Алексей Петров.

Далее по плану - монтаж плит мостового полотна, укладка железнодорожных путей и устройство инженерных систем.

«Изюминка» моста - в его «двухколейной конструкции». Он рассчитан на поочередный пропуск поездов по железнодорожным путям различной ширины: 1520 миллиметров для российского подвижного состава и 1435 - для китайского.

- С вводом моста в эксплуатацию удастся решить проблему «узкого горла» тунцзянского речного порта, поскольку будет обеспечено движение грузов круглые сутки, - выразил надежду заместитель мэра города Тунцзян Ли Чженьбо. - Выход на российский Транссиб приблизит приграничный город к транспортным артериям, от которых он в данный момент находится на значительном удалении.

Новый мост позволит сократить путь грузов почти на 700 километров. Через этот переход из России в Китай будут доставлять продукцию Кимкано-Сутарского обогатительного комбината, железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию, а в обратном направлении - строительные материалы, сельхозтехнику и продукты питания.

Через два месяца после стыковки в ЕАО, 31 мая, был смонтирован замыкающий блок на автомобильном мосту Благовещенск - Хэйхэ.

Эта стройка стартовала 18 декабря 2016 года одновременно со стороны РФ и КНР, из Амурской области и провинции Хэйлунцзян. Причем между российским и китайским подрядчиками мостовой переход был поделен ровно пополам: каждому нужно было проложить по 540 метров.

«Переход Благовещенск - Хэйхэ - это сталежелезобетонный экстрадозный мост, - рассказали в «СК Мост». - Он визуально похож на вантовый, но с низкими пилонами. Однако выглядит не менее эффектно, к тому же его конструкция позволяет уменьшить

количество стальных элементов, длину вант, высоту пилонов, вес балки пролетного строения и, соответственно, сократить расходы на строительство. Мост будет нести двухполосную автодорогу».

По расчетам, ежесуточно по этому переходу границу смогут пресекать 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса, 68 легковых машин и около 5,5 тысячи человек. Для организации такого потока с нуля строится более двадцати километров подъездных путей: около 15 километров по российской территории и почти шесть - по китайской.

- Проект создания трансграничного моста Благовещенск - Хэйхэ интересен еще и тем, что в нем нет денег из бюджета России, - подчеркнул министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов. - Строительство идет по уникальному концессионному соглашению.

Стоимость российской части проекта оценивается в 14 миллиардов рублей. Работы осуществляются за счет долгосрочного кредита. Его выделил банк провинции Хэйлунцзян оператору строительства. Возврат средств будет происходить за счет платы за проезд по мосту. Сооружение китайской части ценой в 5,2 миллиарда финансирует госбюджет КНР. По завершении строительства российская часть моста станет собственностью Амурской области, китайская - провинции Хэйлунцзян.

По словам губернатора Амурской области Василия Орлова, мост достроят в конце этого года, а в эксплуатацию введут весной следующего.

- Летом 2020-го будет запущен постоянный **пункт пропуска** через государственную границу, - добавил он. - До этого будет действовать временный пункт из модульных конструкций. После открытия постоянного погранперехода необходимость в них отпадет, и модули переместят на другие объекты **Росгранстроя**.

Тем временем на Дальнем Востоке приступили к реализации еще одного российско-китайского инфраструктурного проекта - созданию первой в мире трансграничной канатной дороги между Благовещенском и Хэйхэ.

- Канатная дорога обеспечит комфортное и оперативное сообщение между городами, - уверен директор проектов КБ «Стрелка» Семен Москалик. - Интервал движения составит 12 минут в пиковый период. Гондолы, рассчитанные на 60 пассажиров, будут пересекать реку за шесть минут.

Четыре канатных линии станут работать по маятниковому принципу, как фуникулер, перевозя до семи тысяч человек в день.

Вложения в проект - исключительно частные. Их сделают российская группа компаний «Регион» и китайская «Цзиньлунган». Объем инвестиций в российскую часть проекта - более 3,5 миллиарда рублей. Основная часть этой суммы пойдет на возведение четырехэтажной терминальной станции с культурными, развлекательными и деловыми площадками.

Ввод новой транспортной линии должен помочь реализовать экономический потенциал территории и способствовать росту пассажиропотока.

- Трансграничная дорога позволит легко перемещаться между нашими странами, увеличит туристический поток, станет точкой притяжения бизнеса. Да и сама по себе будет уникальным объектом, каких нет больше в мире, - считает губернатор Амурской области Василий Орлов.

С его мнением согласен глава народного правительства Хэйхэ Ма Ли: «После ввода канатной дороги туристам будет еще удобнее выезжать в Россию. Мы построим зоны дьюти-фри, шопинга, новые гостиницы, развлекательные объекты».

По планам строительство трансграничной канатной дороги завершится во второй половине 2022 года, и еще через год, по расчетам властей Приамурья, число пересекающих границу пассажиров достигнет миллиона человек.

Справка

Автодорожный мост Благовещенск - Хэйхэ: начало работ - декабрь 2016 года, окончание работ - декабрь 2019 года. Длина моста - 1080,5 метра, общая протяженность перехода с подъездными путями - 19,9 километра. Длина моста через протоку Кани-Курганская - 279,1 метра. Пассажиропоток - 3 миллиона человек в год, грузопоток - 6 миллионов тонн (300 тыс. автомобилей).

Железнодорожный мост Нижнеленинское - Тунцзян: начало работ - июнь 2014 года (с китайской стороны), июнь 2016 года (с российской стороны), окончание работ - июль 2019 года. Длина моста - 2209 метров, протяженность подхода от станции «Ленинск-2» - 4,96 километра. Ожидаемая пропускная способность - 21 миллион тонн в год.

<https://rg.ru/2019/09/03/reg-dfo/dalnij-vostok-i-kitaj-sviazali-mostami-po-zemle-i-po-vozduhu.html>

РЖД ТВ; 2019.09.04; РУТ (МИИТ) УЛУЧШИТ ПОДГОТОВКУ КАДРОВ ДЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА

В РУТ (МИИТ) усовершенствуют программу подготовки кадров для Ространснадзора. Вуз и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта подписали соглашение о сотрудничестве. Документ позволит повысить уровень подготовки и переподготовки кадров для ведомства, используя современные технологии.

<http://www.rzdrtv.ru/2019/09/04/rut-miit-uluchshit-podgotovku-kadrov-dlya-rostransnadzora/>

ГУДОК; ЕКАТЕРИНА ДЖАК; 2019.09.04; НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД НА МДЖД НАЧНЕТСЯ В ОКТЯБРЕ

На Московской детской железной дороге, расположенной в подмосковном поселке Кратово, завершился 82-й сезон. Это уникальное предприятие, где организацией движения и обслуживанием поездов занимаются дети.

За летний сезон юные железнодорожники провели более 500 поездов. Пассажирами стали около 38 тыс. человек, в том числе школьники, отдыхающие в летних оздоровительных лагерях и санаториях Раменского района, туристы и местные жители.

На МДЖД летом практику прошли более 500 юных транспортников. Они осваивали практически все железнодорожные профессии - машиниста, начальника смены, дежурного по переезду, диспетчера, кассира, стрелочника, сцепщика, помощника машиниста и многие другие.

Из 93 выпускников этого года 13 стали студентами профильного железнодорожного вуза - **Российского университета транспорта**.

Воспитанники детской железной дороги в течение года участвовали во многих мероприятиях. Так, в августе ребята посетили детскую железную дорогу в Венгрии. Юные столичные железнодорожники не только обменялись профессиональным опытом с коллегами, но и смогли поработать непосредственно на производстве. А в День железнодорожника участвовали в благотворительном забеге «Достигая цели!».

Новый учебный год на Московской детской железной дороге начнется в середине октября.

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВАЙНТРАУБ; 2019.09.05; ПЕСОЧНЫЕ АЗЫ: МЭР СОЗДАСТ ОСОБЫЙ РЕЖИМ ДЛЯ ВОСЬМИ ОТРАСЛЕЙ; В УПРОЩЕННОМ РЕГУЛЯТОРНОМ ПОРЯДКЕ МОЖНО БУДЕТ, НАПРИМЕР, ВЫПУСКАТЬ ОБЛИГАЦИИ НА БЛОКЧЕЙНЕ

Законопроект о регуляторных «песочницах» внесло в правительство Минэкономразвития (документ есть у «Известий»). Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций позволят предпринимателям реализовывать такие проекты с упрощенным регулированием. Нововведения коснутся ограниченного количества сфер. В министерство

уже поступили заявки от регионов и корпораций на выпуск облигаций на блокчейне и реконструкцию человеческих органов на 3D-принтере.

Универсальная «песочница»

Доработанная версия законопроекта о регуляторных «песочницах», внесенная в правительство в конце августа, ограничивает применение этого механизма сферами медицины, транспорта, образования, финтеха, дистанционной торговли, строительства, промышленности и госуправления. Предприниматели, которые работают в этих отраслях, получают возможность подать заявку в регулирующие органы власти, после чего отдельные обязательные требования для них могут не применять. Таким образом для каждого отдельного заявителя будет создан экспериментальный правовой режим, срок действия которого не должен превышать трех лет, следует из законопроекта.

При этом территориальных ограничений для регуляторных «песочниц» не предусматривается. Экспериментальные правовые режимы можно устанавливать как во всей России, так и в отдельных ее субъектах, подчеркнули в Минэкономразвития.

Основная цель законопроекта о «песочницах» — создать универсальный регуляторный инструмент развития технологий. Для бизнеса он должен дать возможность тестировать инновации, не опасаясь нарушить законодательство. Для государства это способ апробировать новое регулирование, чтобы в случае успеха распространить его на всю страну, уточнили в ведомстве.

— «Песочницы» позволят избегать регуляторных ошибок, накапливать опыт и практику правоприменения, которую мы зачастую не имеем возможности получить без принятия федерального закона. В свою очередь, граждане страны будут получать доступ к новым и модифицированным продуктам, товарам, услугам без излишних рисков, — подчеркнули в пресс-службе.

Оценивать, насколько успешным окажется опыт внедрения регуляторных «песочниц», должны будут уполномоченные государственные органы и бизнес-объединения, следует из законопроекта. За месяц до окончания срока экспериментального режима они обязаны подготовить сводный аналитический отчет, на основе которого будет принято решение о дальнейшем применении мер.

Беспилотники и телемедицина

Перечень конкретных технологий, которые будут тестировать в «песочницах», установит правительство после рассмотрения законопроекта проектной группой. Однако этот список не будет фиксированным: активное развитие технологий сделает неизбежным его расширение и дополнение, заявили в МЭР. Чтобы определить конкретные продукты, в отношении которых мог бы применяться механизм регуляторных «песочниц», министерство сделало запрос в субъекты России и госкомпании.

— Свои предложения нам направили 20 регионов, а также госкорпорации. Дополнительный раунд обсуждений планируется провести по итогам Восточного экономического форума, — уточнили в министерстве.

В числе предложенных технологий были система выпуска облигаций с помощью системы распределенных реестров (блокчейн), «кочующие» маршрутизаторы для создания сетей связи, обеспечивающие гарантированную передачу данных в экстремальных условиях, технологии 3D-реконструкции человеческих органов, а также цифровая платформа голосования граждан по вопросам благоустройства.

Законопроект действительно открывает большие перспективы для технологий, в том числе финансовых: только за последние несколько лет в обиход вошли такие инновации, как бесконтактные платежи, биометрические данные, облачные сервисы, напомнил аналитик ГК «Финам» Алексей Коренев. Банки превращаются в сложные экосистемы по предоставлению высокотехнологичных финансовых услуг, и законодательство не может предусмотреть многие нововведения. Крупные изменения, по его мнению, стоит ждать и в

ритейле: например, за границей товары в супермаркетах часто снабжают радиометками, что позволяет мгновенно сканировать их на кассе.

— В целом послабления в законодательстве, которые способствуют развитию инноваций, можно только приветствовать, — подчеркнул он.

«Песочницы» могут также способствовать распространению роботизированного транспорта: существующие законы не дают беспилотным автомобилям быть полноценными участниками дорожного движения, несмотря на то что эта инновация обладает большим потенциалом, уверен аналитик компании «Открытие Брокер» Тимур Нигматуллин. По его мнению, законодательство создает препятствия и для телемедицины — ключевого тренда в развитии.

— Создание подобных «песочниц» — распространенная практика, которую используют во многих странах мира. В этом отношении Россия движется в глобальном тренде, — добавил Тимур Нигматуллин.

Первые экспериментальные правовые режимы появились в Великобритании в 2014 году. Сегодня «песочницы» используются в Польше, Германии, Сингапуре, Таиланде, Канаде. В России запуск этого механизма планируется на 2020 год.

<https://iz.ru/917884/ekaterina-vaintraub/pesochnye-azy-mer-sozdast-osobyi-rezhim-dlia-vosmi-otraslei>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.09.04; НА ВЭФ-2019 БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НОВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДВФУ; СЕРВИС ДЛЯ ИНВЕСТОРА

Пятилетний юбилей Восточного экономического форума - время не только подводить итоги, но и строить планы на будущее. О некоторых из них «РГ» рассказал министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

Александр Александрович, по результатам разработки системы преференций для Арктики планировалось модернизировать и меры поддержки для инвесторов на Дальнем Востоке. Приняты ли уже какие-то решения?

Александр Козлов: Ключевая задача - снижение административных барьеров. Фото: ТАСС

Александр Козлов: Мы постоянно работаем над совершенствованием системы преференций для инвесторов. Мир меняется, и сделать что-то раз и навсегда невозможно. Рядом находятся крупнейшие экономики мира, и мы должны не уступать в борьбе за инвестиции. Важно при этом не только изучать лучшие мировые практики, но и находиться в тесной связке с инвесторами. Нельзя ведь в точности скопировать модель, пусть даже и очень успешную. Сейчас мы прорабатываем запрос бизнеса и региональных властей об изменении налоговых льгот для резидентов территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ). Одно из предложений - сделать ставку на прибыль организаций 7 процентов с момента начала реализации проекта. И она будет неизменной, пока предприятие работает. Сейчас в первые пять лет у резидента ноль процентов, в последующем - 12. Но как раз в эти первые пять лет идут проектные работы, строительство, запуск, выход на полную мощность. А далее - высокая ставка. Нововведение сделает экономику средних и крупных предприятий более эффективной. А регионы сразу станут получать налоговые доходы.

Одна из ключевых задач в нашей работе - снижение административных барьеров для бизнеса. Сегодня мы работаем над тем, чтобы создать в структуре нашего института - Корпорации развития Дальнего Востока (КРДВ) - проектный институт, который будет наделен полномочиями осуществлять государственную экспертизу проектно-сметной документации и подтверждения сметной стоимости объектов резидентов и инфраструктуры ТОР и СПВ. КРДВ является управляющей компанией всех ТОР и СПВ,

логично и правильно, что она займется этими вопросами. В результате мы получим сокращение сроков госэкспертизы и оптимизацию административных процедур.

Будут ли на ВЭФ-2019 представлены новые льготы для бизнеса?

Александр Козлов: На форуме мы представим новые цифровые сервисы для учета лесных ресурсов и сельскохозяйственных земель. Они позволят сделать прозрачными процедуры выдачи земли, понять, используются ли по назначению участки, сколько вообще земли, например, можно еще пустить в оборот для сельского хозяйства. Всего же на пятом ВЭФ будет представлено 15 основных сервисов для инвесторов. Среди них: подбор оптимальных мер государственной поддержки, как получить участок под разведение аквакультуры, выгодный кредит для малого и среднего бизнеса, гектар земли и электронную визу.

Отдельно на ВЭФ будет представлена новая инициатива - ипотека под 2 процента для молодых семей, если возраст одного из супругов не превышает 35 лет, и для получателей дальневосточных гектаров, решивших построить на своей земле жилье. Планируем, что выдаваться кредит будет сроком на 20 лет. Сейчас регионы уточняют число молодых семей и «гектарщиков». На данный момент их уже 22 163 семьи и 8841 человек, желающих построить свой дом на земле. Но думаю, что эти цифры и дальше будут продолжать расти.

Значительная часть деловой программы ВЭФ в этом году посвящена Арктике. Какие принципиальные решения по развитию Севморпути, геологоразведке на шельфе планируется принять на ВЭФ?

Александр Козлов: В начале года по решению президента Владимира **Путина** в полномочия минвостокразвития добавлена Арктическая зона России. Ряд вопросов у Арктики и Дальнего Востока общие. К примеру, северная часть Республики (Саха) Якутия и вся территория Чукотского автономного округа находятся в Арктической зоне. Это касается и геологоразведки, и развития Северного морского пути. Уже принято важнейшее решение для развития горнодобывающей отрасли. По инициативе минвостокразвития действие заявительного принципа предоставления участков недр с прогнозными ресурсами твердых полезных ископаемых расширено на территорию Дальнего Востока и Арктики. Это касается категории P1 (прогнозные ресурсы по частично разведанным и по обнаруженным, но еще не разведанным рудным телам в площади месторождения) и категории P2 (служат для обоснования постановки поисково-оценочных работ на объектах, выявленных в процессе поисковых и съемочных работ). Соответствующие изменения были внесены в приказ минприроды. Раньше участки недр с прогнозными ресурсами P1 и P2 предоставлялись только по результатам аукционов, что сдерживало инвесторов.

Кроме того, готовится законопроект по увеличению порогового значения для отнесения месторождений золота к участкам недр федерального значения с 50 до 200 тонн. Дело в том, что с 2008 года на особом контроле государства как стратегические объекты находились месторождения золота, начиная с запаса в 50 тонн. Это существенно ограничивало доступ инвесторов к участкам. Законопроект подготовило минприроды, наше министерство активно в этом участвовало. После принятия закона мы ожидаем прирост инвестиций в сферу золотодобычи на 20-30 процентов ежегодно.

В августе мы внесли в правительство пакет законопроектов, которые закладывают основу государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктике. Он касается в числе прочего новых инвестиционных проектов, которые будут вестись на шельфе. Мы предлагаем ввести для шельфовых активов коэффициент территории добычи применительно к НДС в размере 0,15, налог на прибыль - 3 процента, налог на имущество - ноль, страховые взносы во внебюджетные фонды - 7,6 процента и коэффициент 3,5 - к геологоразведке. На ВЭФ законодательному обеспечению Арктики будет посвящена отдельная сессия.

Что касается развития Северного морского пути, то вместе с «Росатомом» и **Минтрансом России** мы планируем синхронизировать сроки строительства ледоколов, грузовых судов, аварийно-спасательного флота, портовой инфраструктуры со сроками реализации инвестиционных проектов. Исходя из того, что такая инфраструктура должна появиться раньше, чем запускается новое производство, мы предлагаем заключить с действующими инвесторами обязывающие соглашения. Чтобы они вывозили продукцию по Севморпути. Указ президента четко ставит задачу - увеличить грузопоток по Севморпути до 80 миллионов тонн к 2024 году. И эта задача будет выполнена вместе с нашими коллегами из Росатома. Свое видение мы уже представили двум вице-преьерам - Юрию Трутневу и Юрию Борисову. В ВЭФ-2019 принимают участие и **минтранс**, и Ростатом, и инвесторы, заинтересованные в развитии Севморпути, осуществляющие и планирующие вести свою деятельность в Арктике и на Дальнем Востоке.

Вопрос субсидирования местных воздушных перевозок в ДФО и развития региональной авиации все еще не решен. Есть ли какие-то подвижки в этом вопросе?

Александр Козлов: Есть серьезные изменения в лучшую сторону: финансирование субсидированных перевозок в ДФО увеличено в три раза. В 2019 году на магистральные перевозки выделено 8,2 миллиарда рублей. Кроме того, программа стала круглогодичной, теперь и многодетные семьи могут купить билеты по льготной цене. К слову, их на Дальнем Востоке 125 тысяч. Забайкальцы и жители Бурятии также теперь имеют право воспользоваться программой. В результате в этом году будет перевезено больше 1,2 миллиона дальневосточников: пенсионеров, молодежи и инвалидов. Это те категории граждан, которые могут воспользоваться субсидируемыми авиабилетами.

Но, несмотря на увеличение количества субсидированных маршрутов до 134, ряд направлений так и не открыты - не заявили авиакомпании. Причина - дотации для авиаперевозчиков недостаточны для покрытия затрат. Денег катастрофически не хватает, отсюда высокая стоимость билетов, прекращение полетов в удаленные населенные пункты, где авиасообщение - единственный способ добраться до административных центров.

Я докладывал ситуацию председателю правительства Дмитрию **Медведеву**. Мы предлагаем разработать программу субсидирования местных воздушных перевозок, предусмотрев софинансирование из федерального бюджета в размере 50 процентов от заявленной потребности региона. И сегодня уже есть его поручение **минтрансу**, **Росавиации** и минвостокразвития совместно с регионами до 1 октября разработать соответствующие нормативные акты.

<https://rg.ru/2019/09/03/reg-dfo/na-vef-2019-budut-predstavleny-novye-iniciativy-dlia-razvitiia-dvfu.html>

ТАСС; 2019.09.04; РОССИЯ И КИТАЙ ОБСУЖДАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ТРАНСГРАНИЧНЫХ МОСТОВ

Россия и Китай планируют обсудить проекты строительства новых трансграничных мостов в 2020 году. Об этом в среду на Восточном экономическом форуме на конференции «Россия - Китай» заявил **заместитель министра РФ** по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

«Если говорить о том, в чем мы видим перспективы ближайших лет и на чем собираемся сделать акцент в совместном инвестиционном сотрудничестве, то, во-первых, нам нужно больше проектов, которые будут сшивать наши экономики. Два моста это хорошо, но недостаточно», - указал он.

«Мы в следующем году планируем вместе с коллегами провести работу и оценить, какие мостовые переходы вдоль границы и где нам нужны еще, а также примем необходимые решения. Рядом с этими мостами, безусловно, нужно создавать трансграничные

экономические зоны, которые будут способствовать росту товарооборота. Это тоже одна из перспективных задач», - добавил заместитель главы ведомства.

В настоящее время РФ и КНР ведут строительство двух трансграничных мостов. Так, по железнодорожному мосту Нижнеленинское (Еврейская АО) - Тунцзян (Китай) в конце 2019 года планируется запустить пробное движение поездов, а в 2020 году он должен быть сдан в постоянную эксплуатацию. К концу 2019 года планируется также завершить строительство автомобильного моста через Амур, который соединит Благовещенск и китайский город Хэйхэ.

<https://tass.ru/ekonomika/6840909>

РИА ДЕЙТА.RU; 2019.09.04; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ВСТУПИЛ В АССОЦИАЦИЮ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»

4 сентября 2019 года. Владивосток, Приморский край. В рамках юбилейного V Восточного экономического форума подписан меморандум о вступлении АО «Восточный Порт» в ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Ассоциация является центром компетенций по одноименному проекту Министерства транспорта России. Целью ЦТЛ является создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России за счет максимально широкого применения синхронизированных цифровых сервисов и программного обеспечения российских компаний.

Заместитель министра транспорта России Алексей Семенов отметил, что вступление «Восточного порта» в ассоциацию обеспечивает участие в цифровой трансформации отрасли передовых компаний, представляющих все виды транспорта. «Грузовладельцам и грузополучателям, транспортным и логистическим предприятиям нужна полноценная мультимодальность, мультиплатформенность и цифровые сервисы, обеспечивающие юридическую значимость данных всего процесса перевозки. «Восточный порт» обладает в этом смысле ключевыми компетенциями и глобальным опытом», - пояснил **замминистра**.

По словам генерального директора АО «Восточный Порт» Вадима Байбака, сегодня в компании идет активная работа по цифровизации, без которой невозможно обеспечить высокую эффективность бизнеса. «В частности, важной задачей является визуализация и объединение технологических процессов в работе железной дороги и порта в одном информационном поле. Вступление в ассоциацию крупнейшей высокотехнологичной стивидорной угольной компании России позволит внести существенный вклад в трансформацию транспортного комплекса РФ за счет накопленного компанией практического опыта применения цифровых технологий», - пояснил Вадим Байбак.

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» учреждена при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации в 2018 году компаниями ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии», ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», ООО «ГЛОСАВ» и НПП «Цифровые радиотехнические системы». В рамках ПМЭФ-2019 о планах по вступлению в Ассоциацию заявили АО «Компания ТрансТелеКом», Группа НЛМК, ФГУП «Почта России» и ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

СПРАВКА

АО «Восточный Порт» (Врангель, Приморский край) - крупнейший в России специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля.

АО «Восточный Порт» - порт свободного доступа. Стивидорное предприятие обеспечивает экспортную перевалку угля различных российских производителей. Грузооборот терминала в 2018 году составил 24,3 млн тонн.

Предприятие оснащено лучшим современным оборудованием для высокотехнологичной перевалки угля, в частности, крытыми вагоноразмораживателями и

вагоноопрокидывателями, стакерами, реклаймерами, крытыми конвейерными линиями и пересыпными станциями, а также судопогрузочными машинами.

АО «Восточный Порт» - первый угольный порт Дальнего Востока, сертифицированный в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 14001:2015 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению». Экологическая безопасность предприятия обеспечивается, в частности, аспирационными системами, системами сухого тумана, водного орошения, ветрозащиты, очистки технических вод, а также тепловизорами и снегогенераторами.

В АО «Восточный Порт» реализован крупнейший частный портовый инвестиционный проект на Дальнем Востоке по строительству Третьей очереди специализированного угольного комплекса, включая создание железнодорожной инфраструктуры. Проект стоимостью более 40 млрд руб. реализован без привлечения государственного финансирования. Весь запланированный объем перевалки обеспечен отечественно грузовой базой. Ввод в эксплуатацию Третьей очереди увеличит грузооборот терминала до 50-55 млн тонн в год.

С целью содействия реализации актуальных проектов, направленных на социальное развитие Врангеля, в АО «Восточный Порт» учрежден Фонд поддержки социальных и экологических инициатив «Восточный Порт». Фонд - площадка для прямого, открытого диалога с жителями Врангеля, эффективный механизм поддержки социальной работы. В настоящее время в рамках Фонда определены 12 программ: «Безопасность», «Ветераны», «Дети», «Духовное развитие», «Здоровье», «Историческое наследие», «Команда Восточного», «Комфортная среда», «Культура», «Образование», «Социальная поддержка», «Спорт».

<https://deita.ru/ru/news/vostochnyj-port-vstupil-v-associaciyu-cifrovoj-transport-i-logistika/>

ТАСС; 2019.09.04; В ГАВАНЕ НАЧАЛА РАБОТУ ТРАНСПОРТНАЯ ГРУППА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ РОССИЯ - КУБА

Делегация Министерства транспорта РФ во главе с заместителем министра **Дмитрием Зверевым**, прибывшая в Гавану с визитом, провела в среду рабочие встречи с представителями транспортного ведомства Кубы. В ходе заседаний группы Межправительственной российско-кубинской комиссии, как сообщает корреспондент ТАСС, стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества в железнодорожной, авиационной, морской и автомобильной отраслях.

«В транспортном секторе Кубы наблюдается серьезное участие России, в течение многих лет мы работали с коллегами из этой страны. По мере того, как новые российские технологии выходят на рынок, появляется уверенность в технике [российского производства], - заявила журналистам **заместитель министра** транспорта Кубы Найма Альфонсо Акоста. - Внедрение этих технологий на Кубе идет непрерывно и помогает в решении проблем, с которыми мы сталкиваемся сегодня».

По словам **замминистра**, в течение двух дней заседаний комиссии стороны должны проработать детали ряда контрактов, которые планируется подписать на одной из следующих встреч в России. В частности, делегации работают над проектами модернизации портовой инфраструктуры Кубы и созданием Всемирной системы помощи и безопасности на море. В работе транспортной группы приняли участие представители ОАО «РЖД», **Росморречфлота**, холдинга «Синара-Транспортные машины», ПАО «Совфрахт».

Таможенное сотрудничество

Помимо транспортных вопросов внимание было уделено и сотрудничеству по линии таможни. Представители Федеральной таможенной службой России (ФТС) и Главной таможни Республики Куба провели рабочую встречу в отеле «Насьональ». Заместитель

руководителя кубинской таможни Мигель Нуньес и представитель ФТС в Аргентине, Уругвае и Парагвае Николай Рыкунов согласовали тексты проектов меморандума о сотрудничестве в области обучения и подготовки кадров и протокола о взаимодействии в сфере борьбы с таможенными нарушениями, связанными с перемещением товаров воздушным транспортом. Документы планируется подписать во время следующей встречи в Москве.

<https://tass.ru/ekonomika/6845828>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.09.04; НИКОЛАЙ ЗАХРЯПИН: «ТЕРРОРИЗМ НЕ ПРОЙДЕТ!»

Торжественные мероприятия в память о погибших в результате терактов сотрудниках транспортного комплекса уже традиционно открылись молебном в университетском домовом храме Святителя Николая Чудотворца РУТ (МИИТ). На общую молитву здесь собрались сотрудники **Минтранса** России, **Ространснадзора**, федеральных агентств по видам транспорта, представители ведомств, общественных организаций и целого ряда предприятий отрасли.

Затем все участники мероприятия переместились в университетский двор. У памятного знака сотрудникам транспортного комплекса, погибшим в результате терактов, после минуты молчания торжественный митинг открыл **заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Захряпин**.

«Акты незаконного вмешательства, совершенные на объектах транспорта и повлекшие человеческие жертвы - являются свидетельством сохранения террористической угрозы, - отметил Николай Юрьевич, - И поэтому обеспечение безопасности населения на транспорте остается важнейшей задачей для транспортников, для всех, кто служит этому делу. И она будет выполнена! - пообещал **заместитель министра**, - Терроризм не пройдет!»

Также в митинге приняли участие: ректор РУТ **Александр Климов**, председатель Центрального совета ветеранов железнодорожных войск РФ генерал-лейтенант Александр Шабанов, председатель коллегии Фонда «Транспортная безопасность» Георгий Корнилов, заместитель председателя региональной общественной организации ветеранов морского и речного флота Анатолий Козлов.

Памятный знак в университетском дворе РУТ был открыт 3 сентября 2017 года. Тогда и был дан старт новой традиции, которая великолепно прижилась, став не только напоминанием о важности профессионального единения в деле противодействия терроризму, но и сокровенной душевной потребностью всех тех, кто в этот день приходит сюда. В беседе с представителями РИА «Индустрия безопасности» руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин** отметил: «Низкий поклон тем людям, кто отдал свою жизнь за наше будущее и низкий поклон тем, кто ввел эту традицию, которая трогает людей за самое сердце».

Завершились мероприятия Дня солидарности в борьбе с терроризмом - открытой лекцией для студентов-первокурсников в одной из аудиторий **Российского университета транспорта**. Ее провели: заместитель директора Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России Михаил Рябов и советник руководителя **Ространснадзора**, председатель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Североатлантического региона ИКАО Владимир Черток.

К слову, мероприятия, посвященные Дню солидарности в борьбе с терроризмом, уже совсем скоро получат продолжение в Казани, в рамках VIII Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2019». С 11 по 13 сентября в столицу Республики Татарстан прибудут ключевые специалисты страны в

области обеспечения транспортной безопасности, чтобы на самом высоком экспертном уровне обсудить актуальную проблематику в данной сфере.

«Мы надеемся, что конференция даст много положительных результатов, в первую очередь для этого конкретного региона, в котором проводится очень много международных мероприятий. И обеспечение транспортной безопасности на них - является важнейшей составляющей их качества», - сказал в беседе с корреспондентом РИА «Индустрия безопасности» Владимир Черток.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9730.html

РБК; ТАТЬЯНА ЛОМСКАЯ; 2019.09.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП СО СМАРТФОНА; СТРАХОВЩИКИ ОСАГО ГОТОВЯТСЯ СОБИРАТЬ ДАННЫЕ О ДТП СО СМАРТФОНОВ ВОДИТЕЛЕЙ. РАЗРАБОТАННОЕ ДЛЯ ЭТОГО МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ С НОЯБРЯ ЗАРАБОТАЕТ В ЧЕТЫРЕХ РЕГИОНАХ РОССИИ И ПОЗВОЛИТ ПЕРЕДАВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ПРОИСШЕСТВИИ

Правительство утвердило последний элемент, который позволит работать новому «суперсервису» по дистанционному оформлению ДТП. Правила соответствующих электронных извещений и требования к передающим их техническим средствам зафиксированы в постановлении правительства, с которым ознакомился РБК, его подлинность подтвердил собеседник в аппарате кабинета.

С 1 ноября в нескольких регионах попавшие в аварию водители смогут оформить ДТП по европротоколу, не вызывая инспектора ГИБДД, не заполняя документов на бумаге, а всего лишь отправив электронное извещение через интегрированное с ЕСИА (Единая система интеграции и аутентификации; «Госуслуги») мобильное приложение. Концепцию «суперсервиса» (комплекс оцифрованных госуслуг, сгруппированных по типичным жизненным ситуациям), позволяющего оформлять ДТП через интернет, президиум правительственной комиссии по цифровому развитию одобрил в июле. Вице-премьер **Максим Акимов** заявил, что к 2021 году заработает 25 «суперсервисов», в том числе «Рождение ребенка», «Оформление ДТП по европротоколу», «Оформление в вуз», получение и оформление льгот, пенсий и т.д.

Формально направлять страховщику электронное извещение об аварии можно с 1 сентября 2019 года, если данные о ДТП зафиксированы и переданы в информационную систему (АИС) ОСАГО через ЭРА-ГЛОНАСС и специальное мобильное приложение. Его разработку начали ЦБ и Минкомсвязь, затем ее передали Российскому союзу автостраховщиков (РСА). Однако само мобильное приложение «Помощник ОСАГО», с помощью которого можно будет оформить европротокол за 10–15 минут, к этой дате не было готово из-за отсутствия необходимых нормативных документов, в том числе постановления правительства, поясняет представитель РСА.

В итоге Союз автостраховщиков стал готовить приложение к запуску без них, ориентируясь на проекты документов, говорит он. Запуск состоится 1 ноября в четырех пилотных регионах — Москве, Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях, сообщил представитель РСА.

РБК направил запрос в ЦБ.

Водитель должен зарегистрироваться на портале госуслуг, установить приложение на свой смартфон. Если он попадет в аварию, которую можно оформить по европротоколу, необходимые для извещения страховщика данные поступят из его личного кабинета, а ему самому останется лишь загрузить фотографии с места аварии. Бумажное извещение при этом оформлять не понадобится.

Система работает, только если оба водителя зарегистрированы на портале госуслуг, оба сделали фотографии повреждений с места аварии и не имеют разногласий по поводу ее обстоятельств, уточняет представитель РСА: при наличии разногласий придется оформить бумажное извещение.

Если все будет сделано в соответствии с действующими нормативными актами, страховщик не будет иметь права отказать в выплате, а неправомерный отказ можно будет обжаловать у финансового омбудсмена, рассказывает управляющий директор по страховым и инвестиционным рейтингам «Эксперт РА» Алексей Янин.

Как оформить аварию без ГИБДД

Сейчас оформить ДТП по европротоколу можно, если участников аварии двое и оба застрахованы по ОСАГО, их автомобили оборудованы техническими средствами оповещения, люди в ДТП не пострадали (нанесен лишь ущерб автомобилям), а предполагаемая сумма возмещения не превышает 100 тыс. руб. Исключение составляют Москва, Санкт-Петербург, Московская и Ленинградская области, где возмещение может составить до 400 тыс. руб., если обстоятельства аварии зафиксированы и переданы через ЭРА-ГЛОНАСС или мобильное приложение «ДТП.Европротокол» в автоматизированную информационную систему (АИС) ОСАГО. Однако участникам все равно необходимо заполнить и направить страховщикам бумажные извещения (при новой системе такой необходимости не будет). С 1 октября лимит увеличится до 400 тыс. руб. во всех регионах, если обстоятельства аварии зафиксированы и переданы через ЭРА-ГЛОНАСС или мобильное приложение.

Какие данные получают страховщики

Передать сведения о ДТП в АИС ОСАГО можно будет либо при помощи оборудования ГЛОНАСС, либо при помощи интегрированного с ЕСИА мобильного приложения, следует из постановления правительства. В первом случае нажать кнопку SOS на устройстве нужно будет в течение 10 минут после аварии. Данные поступят в государственную информационную систему ЭРА-ГЛОНАСС, а оттуда — в АИС ОСАГО. Во втором случае у водителя есть час, чтобы передать информацию о ДТП в систему обязательного страхования (если он гражданин России, то должен для этого авторизоваться в «Госуслугах»). Собранные данные потом будут предоставлены страховым компаниям по запросу.

Оборудование ГЛОНАСС передает координаты автомобиля в момент аварии, ее дату и время, направление и скорость движения, а также параметры замедления или ускорения машины при ДТП.

Мобильное приложение передает следующую информацию:

информацию из ЕСИА (паспортные данные, адреса проживания и регистрации, номер мобильного телефона, электронную почту, данные о водительском удостоверении и регистрации автомобиля);

о договорах ОСАГО обоих участников аварии или одного, если другой застрахован по международным системам страхования (в таком случае передаются сведения о его договоре «Зеленая карта»);

о страховой компании участника ДТП;

при отсутствии данных в ЕСИА отдельно передаются сведения о водительском удостоверении, идентификационном номере или государственном регистрационном знаке застрахованного по ОСАГО автомобиля, его марке и модели либо информация об отсутствии действующего договора ОСАГО.

Приложение также передает координаты места фотосъемки, дату и время аварии, типы транспортных средств, перечень поврежденных из-за ДТП узлов и деталей, фотографии самих автомобилей, их повреждений и договоров ОСАГО с места аварии. ЦБ заявлял, что файлы направляются автоматически с помощью программного обеспечения, за работу

которого водители ответственности не несут, напоминает директор группы рейтингов финансовых институтов рейтингового агентства НКР Евгений Шарапов.

https://www.rbc.ru/finances/05/09/2019/5d6fba3d9a79478577dc9ae9?from=from_main

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.09.05; ЛЕД ТРОНЕТСЯ: АВТОСТЕКЛА РАЗМОРОЗЯТ ПРОЗРАЧНЫЕ ПЛЕНКИ; ИХ ПРОИЗВОДСТВО ОБОЙДЕТСЯ В РАЗЫ ДЕШЕВЛЕ ЗАПАДНЫХ АНАЛОГОВ

Уникальные токопроводящие материалы, разработанные в Красноярске, позволяют мгновенно разморозить автомобильные стекла по всей площади, сохранив их полную прозрачность. Пригодятся новые технологии и при обустройстве помещений — инновационную самоклеящуюся пленку можно нанести на любое стекло в доме или офисе, превратив его в безопасный и энергоэффективный обогреватель. Отдельная область применения — быстрая тонировка любых стеклянных поверхностей. Производство пленок новым способом обходится в разы дешевле методов литографии, которые используют при создании импортных аналогов.

Технология на берегу

Технические идеи часто подсказывает природа. Так, на берегу одной из алтайских рек старший научный сотрудник Красноярского научного центра Сибирского отделения РАН Станислав Хартов обратил внимание на участок рельефа необычной структуры: небольшие фрагменты суши были очерчены узкими канавками, которые образовались при высыхании на солнце. Этот природный феномен и стал прообразом самоорганизующегося шаблона, который позволил создать инновационный токопроводящий материал с минимальными затратами.

О технологии его производства ученый рассказал «Известиям». На пластиковую пленку наносят тонкий слой биоразлагаемого полимера, способного растворяться в воде. Далее заготовку отправляют в специальную камеру под воздействие горячего, температурой до 50 градусов, воздуха. В результате поверхностный слой деформируется, покрываясь сетью ячеек, ограниченных глубокими трещинами. Причем их размер можно изменять, варьируя параметры биоразлагаемого полимера и интенсивность теплового воздействия.

— Получившийся шаблон мы называем самоорганизующимся, поскольку задаем для него лишь внешние условия, а ячейки произвольной формы он образует самостоятельно, — сообщил «Известиям» Станислав Хартов. — Этот способ в разы дешевле методов литографии, которые используют при создании импортных токопроводящих пленок.

«Танцующий» шаблон

Далее заготовка попадает в следующую камеру, где на нее напыляют металл, который заполняет все углубления между ячейками и оседает на их поверхности.

— На этом этапе мы используем принципиально новое решение, которое активизирует шаблон — каждый его элемент во время процесса напыления начинает двигаться (появляется вибрация, механизм создания которой ученые пока не раскрывают. — «Известия»), что не позволяет металлическим дорожкам соединиться с теми слоями, которые покрывают ячейки, — отметил Станислав Хартов.

Такой способ нанесения металла позволяет безопасно удалить его излишки вместе с уже ненужным шаблоном на следующей стадии производства. Для этого ученые используют промывку водой, после которой на поверхности пленки остаются неповрежденные токопроводящие дорожки толщиной в два и шириной в пять микрон.

По словам разработчиков, благодаря активному шаблону им удалось в четыре раза увеличить толщину металлического слоя по сравнению с ближайшим американским аналогом, создаваемым с помощью дорогостоящего литографического шаблона. В завершение процесса производства материал покрывают прозрачным слоем одностенных углеродных нанотрубок.

Большой плюс новых пленок — их низкая себестоимость, так как в производстве не используют дорогостоящее оборудование, в частности вакуумные распылители.

Полная видимость

Одна из основных областей применения инновационных пленок — производство автомобильных стекол с функцией электроподогрева, которые обеспечивают комфортную эксплуатацию транспорта в зимнее время года.

— Сейчас для этой цели применяют молибденовые нити толщиной 30–50 микрон, которые хорошо видны невооруженным глазом, — пояснил Станислав Хартов. — При использовании нашей сетки стекло остается полностью прозрачным. А также быстрее нагревается при включении системы за счет уменьшения диэлектрических промежутков между металлическими дорожками в новом материале.

По словам экспертов, повышение скорости и равномерности прогрева стекол может сказаться не только на удобстве эксплуатации автомобиля, но и на безопасности вождения.

— При включении существующих систем обогрева между рядами проволоки и не успевшим прогреться стеклом возникает разница температур, которая приводит к оптическим искажениям, — пояснил заместитель директора департамента послепродажного обслуживания ГК «АвтоСпецЦентр» Дмитрий Каминский. — В результате водитель на какое-то время может потерять контроль над дорожной ситуацией. Если качество обогрева стекол улучшится, это повысит уровень безопасности на дорогах. Также ученые планируют использовать новый материал для создания теплых стекол в помещениях. По словам Станислава Хартова, можно изготовить на его основе самоклеящуюся пленку, которую легко нанести на стекло. Таким образом превратив его в безопасный обогреватель, работающий на большой площади при малом электрическом напряжении.

Легкое затемнение

Пригодится новая технология и в области автомобильного тюнинга: речь о производстве пленки с функцией затемнения. Как и в случае с обогревом, это решение применимо также для окон жилых и офисных помещений.

Для создания такого продукта между двумя токопроводящими пленками помещают тонкий слой электрохромной композиции. В отличие от аналогичных решений, требующих замены старых стекол, новые пленки можно будет наклеивать прямо на них, что сделает тонировку более доступной для потребителей. Кроме того, новые пленки будут качественно работать при минусовых температурах.

Ценовую привлекательность нового материала «Известиям» подтвердили партнеры проекта, которые уже используют его для создания собственных устройств.

— Мы применяем новую пленку в качестве элемента для сенсорных экранов платежных терминалов, — рассказал генеральный директор НПП «Тачскрин технологии» Дмитрий Терентьев. — Это позволило нам отказаться от иностранных комплектующих, которые дороже российской разработки в 2–10 раз при сопоставимых характеристиках.

В настоящее время разработчики успешно закончили исследовательский этап работы, создав ряд рабочих прототипов. При этом для экспериментальных целей произведено уже около 2 км прозрачной токопроводящей пленки, что позволило отладить технологию производства.

<https://iz.ru/911088/aleksandr-bulanov/led-tronetsia-avtostekla-razmoroziat-prozrachnye-plenki>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2019.09.04; ТЕХОСМОТР БЕЗ ПРИСМОТРА: ОСАГО ГРОЗИТ НОВЫЙ КРИЗИС; ПРОБЛЕМА С АККРЕДИТАЦИЕЙ ОПЕРАТОРОВ ТЕХОСМОТРА МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ДЕФИЦИТУ ПОЛИСОВ

Банк России озабочен возможным кризисом на рынке ОСАГО. По мнению регулятора, Российский Союз Автостраховщиков (РСА) может не справиться с аккредитацией операторов техосмотра, что приведет к проблемам с оформлением диагностических карт. РСА, в свою очередь, жалуется на нехватку финансирования. Кто должен следить за техосмотром и готовиться ли автомобилистам к дефициту полисов ОСАГО, разбирались «Известия».

Согласно изменениям, принятым в июне этого года, все российские операторы техосмотра с июня 2020 года в течение года должны заново пройти аккредитацию. Ранее оценка соответствия ее требованиям проводилась либо в виде документарной, либо в виде выездной проверки. Теперь же потребуется и то, и другое.

В карты по-честному

Эта одна из мер, направленных на борьбу с фальшивыми диагностическими картами, которые в настоящее время зачастую выдают без проведения техосмотра. Пакет законов, подписанный Президентом России Владимиром Путиным, вводит уголовную ответственность за проведение ТО без аккредитации.

Также вводится административная ответственность за нарушение порядка ведения реестра операторов техосмотра. Должностным лицам придется заплатить от 20 до 30 тыс. рублей штрафа, а юридическим - от 100 до 200 тыс. рублей. Изменения в Кодексе об административных нарушениях позволят штрафовать водителей на 2 тыс. рублей за вождение без оформленной диагностической карты.

Ужесточается и процедура прохождения ТО с обязательной фотофиксацией автомобиля во время прохождения осмотра и оформлением диагностической карты в виде электронного документа с усиленной электронной подписью.

Правительство присмотрит

Банк России выразил обеспокоенность: по мнению регулятора, у РСА отсутствуют фактические и финансовые возможности, чтобы успеть проверить аккредитацию всех операторов техосмотра в течение установленного срока. Напомним, что в России сейчас насчитывается более 5 тыс. пунктов ТО, а на их проверку отводят всего год.

Если прогнозы Банка России сбудутся, оформление диагностических карт, наличие которых необходимо для заключения договора ОСАГО, прекратится. Это приведет к дестабилизации рынка добровольного страхования автогражданской ответственности. При этом меры, которые может применить регулятор к РСА за невыполнение функций по аккредитации, ситуацию не исправят.

Поэтому ЦБ предложил передать надзор за техосмотром правительству РФ. В пресс-службе не уточнили, кто именно займется выездными проверками операторов, но сообщили, что в настоящее время идет обсуждение этого вопроса с заинтересованными ведомствами.

Как минимум одно заинтересованное ведомство уже есть - МВД хочет получить полномочия по надзору за техосмотром транспортных средств и участию в техосмотре автобусов. В последнем случае предполагается личное присутствие сотрудников Госавтоинспекции на пунктах технического осмотра.

Ранее были предложения передать контроль за операторами Росаккредитации или **Ространснадзору**, а за РСА оставить ведение единой базы по техосмотрам ЕАИСТО, которой занимается МВД.

Проблема «узкого горла»

В РСА проблему признали и согласны с опасениями Банка России. В настоящее время в штате Союза выездными проверками операторов ТО занимаются 10 человек. В течение

прошлого года они провели 213 выездных проверок. Основанием для них, как правило, является поступившая в РСА жалоба на оператора ТО и наличие обоснованных сомнений в документах к заявлению о предоставлении аттестата аккредитации. За 2018 год в РСА поступило 380 таких жалоб. В 2018 году 314 аттестатов аккредитации было аннулировано, направлено 1672 уведомления о необходимости устранения недостатков.

- В этих обстоятельствах пропускная способность РСА в части проведения проверок у операторов ТО ограничена. При этом мы понимаем, что с большой вероятностью операторы техосмотра будут откладывать подтверждение аккредитации на последний момент и создадут «узкое горло», - заявил резидент РСА Игорь Юргенс.

Союз советует

Свои предложения по исправлению ситуации РСА направил в заинтересованные ведомства. В Союзе сетуют, что закон запрещает привлекать сторонних экспертов для самостоятельных выездных проверок. Кроме того, в РСА обращают внимание на недостаток финансирования. Ранее постановлением Правительства РФ был определен размер платы за аккредитацию, по которому аккредитация одного оператора обходилась в 20 тыс. руб. плюс по 10 тыс. руб. за каждый пункт.

- Наши расчеты показывают, что для реализации всех полномочий РСА с учетом по Федеральному закону № 122-ФЗ размер платы за аккредитацию в случае проведения выездных проверок каждого пункта технического осмотра должен возрасти до 70 тыс. рублей, - рассказал «Известиям» заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов.

В РСА просят увеличить переходный период для подтверждения аккредитации с одного до двух лет и дать Союзу право самостоятельно выбирать, какую проверку проводить - документарную или выездную.

- Мы полагаем, что добросовестные операторы техосмотра, которые уже зарекомендовали себя предыдущей работой, могут не нуждаться в обязательной выездной проверке, им достаточно будет документарной, - отметил Игорь Юргенс.

За и против

Идея ЦБ нашла как сторонников, так и противников. Первый зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов считает ее справедливой.

- Сейчас настал период, когда систему техосмотра можно опять изменить, чтобы аккредитацию операторам ТО выдавал государственный орган власти, - пояснил парламентарий. - Нигде аккредитацией не занимаются страховщики, у них совсем другие задачи, - рассказал Ефимов «Парламентской газете».

- Выбор был сделан уже более 10 лет назад - это отказ от привлечения надзорных органов, в частности МВД, к проведению государственного технического осмотра транспортных средств. Однако система страхования РФ еще только развивается - не хватает опыта, ресурсов. Это вопросы роста, переходного периода. Задача правительства как регулятора заключается в создании условий, чтобы сами страховые компании, продавая полисы или другие страховые продукты, были заинтересованы в том, чтобы было четкое понимание технического состояния автомобиля, - считает профессор МАДИ, директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта Михаил Якимов.

Не ужесточать, а мотивировать

По словам автомобильного эксперта Игоря Моржаретто, куда важнее не ужесточать контроль над техосмотром, а мотивировать автомобилистов. Он указывает тот факт, что в целом ряде стран обязательный техосмотр отменен, так как в любом случае за неисправность будет отвечать водитель.

- У нас в правилах написано, что водитель, выезжая, должен убедиться в исправности автомобиля. Кроме того, есть целый ряд неисправностей, с которыми выезжать запрещено. Нормальный автомобилист сам занимается состоянием своего автомобиля, так как понимает, что возит себя и любимую семью.

- Диагностическая карта - это вещь в себе, как медицинская справка. Сегодня можно пройти строжайшее обследование, а через месяц умереть. У машины то же самое: в эту секунду у нее все хорошо, а через месяц наступила усталость металла и отвалилось колесо, - рассказал «Известиям» Моржаретто.

Эксперт обратил внимание на две актуальных проблемы техосмотра. Во-первых, у РСА нет возможности полностью контролировать операторов ТО. Пункт лишают аккредитации, а он продолжает работать. Во-вторых, нужна модернизация базы данных ЕАИСТО, которая сейчас находится в ведении МВД.

Честный техосмотр

Реестр аккредитованных операторов ТО можно посмотреть на сайте РСА, однако выборочная проверка показала, что не вся информация актуальна. В любом случае подлинность диагностической карты можно проверить на сайтах ЕАИСТО или Госавтоинспекции. И пока этого достаточно.

Что грозит автомобилисту, который, сам того не зная, приобрел «липовую» диагностическую карту и попал в ДТП? Получит ли он выплату по ОСАГО? Юрист Европейской Юридической Службы Дмитрий Безделин рассказал «Известиям», что в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» отсутствие диагностической карты не является основанием для отказа в выплате.

<https://iz.ru/917369/evgenii-bagdasarov/tekhosmotr-bez-prismotra-osago-grozit-novyi-krizis>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.04; ДАВЯТ НА ГАЗ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА

Минтранс предложил во время техосмотра автомобиля проверять целостность газовых баллонов и вносить сведения об этом оборудовании в диагностические карты. Ведомство также намерено уточнить порядок проверки идентификационных номеров на автомобиле. Проект изменений в правила проведения техосмотра проходит общественное обсуждение. «Контроль за газобаллонным оборудованием практически не осуществляется. По экспертным оценкам, надлежащий контроль проходит не более 10% транспортных средств», - поясняют в **минтрансе**. Из-за этого большинство используемых в России газовых баллонов может нести угрозу взрыва. Потому ведомство предлагает обязать операторов техосмотра проверять баллоны, выявлять, в частности, нет ли на них механических повреждений, а все сведения вносить в диагностические карты - даты выпуска и освидетельствования газовых баллонов, их серийные номера.

«Это нужная норма. Производители указывают для баллонов сроки проведения освидетельствования. Со временем портятся прокладки, происходит коррозия. Все это повышает риски», - говорит завкафедрой Института пути, строительства и сооружений **Российского университета транспорта** Николай Лушников.

Система питания газобаллонных автомобилей должна соответствовать техрегламенту ЕАЭС. Но фактически это мало кто проверяет, так как эти сведения в диагностическую карту не вносятся.

Сами автомобилисты к нововведениям относятся скептически. «Газовое оборудование - это отдельная область, его должны проверять газовщики», - говорит руководитель Федерации автовладельцев России Сергей Канаев. Ни один человек из тех, кто ездит на газе, почувствовав утечку, не отнесется к этому халатно, уверен он. Потому дополнительная проверка газового оборудования в момент техосмотра - лишняя мера.

Что касается сверки идентификационных номеров автомобиля, то эта функция уже закреплена за операторами, но формулировка слишком общая. **Минтранс** предлагает требование конкретизировать: указать необходимость проводить идентификацию номеров

кузова, рамы, кабины, шасси автомобиля и прочих данных, указанных в документах, позволяющих идентифицировать транспортное средство.

Как говорят участники рынка, эта норма появилась в проекте, скорее всего, по инициативе МВД для противодействия угонам. Но даже если vin-номер не совпадает, на станциях ТО будут договариваться с операторами, чтобы те писали в документы нужный номер. «Если люди хотят переставить какие-то двигатели, они их и так переставят и обойдут систему контроля», - говорит Сергей Канаев.

RNS; 2019.09.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ НАЧНУТСЯ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА

Беспилотные грузовые перевозки с участием автономных российских грузовиков начнутся в России через 2-3 года, рассказал генеральный директор «Национальных телематических систем» (НТС) Алексей Нащекин в рамках ВЭФ-2019.

«В ближайшее время надеемся, что выйдем на М11 (строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург. — RNS.) на пилот и где-то года через 2-3 при соответствующей нормативной базе планируем Москва — Питер перевозки уже запустить», — рассказал Нащекин.

Он уточнил, что в рамках проекта компания разработала аппаратуру, программное обеспечение и грузовые беспилотники.

«Здесь полностью наша российская разработка, когда работает не только машина сама по себе с машинным зрением. А когда работает весь комплекс, — работает «умная дорога», беспилотник и работают в связке», — рассказал Нащекин.

Проект испытывался на полигоне в Казани в течении 2-х лет.

Как рассказал RNS генеральный директор Volvo Vostok Сергей Яворский в кулуарах выставки Comtrans 2019, Volvo готов поучаствовать в тестировании технологии беспилотного тягача в том числе с НТС.

<https://rns.online/transport/Bespilotnie-gruzovie-avtoperevozki-v-Rossii-nachnutsya-cherez-2-3-goda-2019-09-04/>

ТАСС; 2019.09.04; БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ В 2021-2022 ГОДАХ

«Национальные телематические системы» (НТС) могут запустить через два-три года беспилотные промышленные грузоперевозки на трассе М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом. Об этом сообщил в ходе сессии «Логистика России и Индии - цифровой путь объединения Азии и Европы» на Восточном экономическом форуме гендиректор компании Алексей Нащекин.

«В ближайшее время выйдем на М-11 (трасса Москва - Санкт-Петербург - прим. ТАСС) на пилот и года через два-три, при соответствующей нормативной базе, планируем (запустить) на Москва - Питер беспилотные перевозки», - сказал он.

По словам Нащекина, НТС к этому сроку намерена выйти на промышленные перевозки грузовым транспортом. Планируется, что беспилотные грузовики будут ездить по выделенным полосам.

Как сообщалось летом этого года, НТС презентовали первую «умную дорогу» и первый полностью беспилотный грузовик. Технология «Умной дороги» подразумевает организацию движения полностью беспилотных грузовиков и автоматическую передачу «подключенным автомобилям» всей необходимой информации - о скоростном режиме, метеобстановке, об ограничениях на маршруте, а также предупреждения о возможных инцидентах на дороге.

Пилотный проект по организации беспилотного движения проводился на специальном закрытом полигоне в Казани в течение двух лет.

Подразумевается, что в промышленных беспилотных перевозках будут участвовать и российские, и зарубежные грузовики, отметил Нащекин.

Тестирование беспилотных автомобилей

Тестирование беспилотных автомобилей на трассе М-11 Москва - Санкт-Петербург может начаться весной 2020 года, рассказал **директор департамента** госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** РФ Григорий Волков.

«У нас все техзадания подписаны. Мы определили участок, на котором все это начнется, сейчас определяемся с технологиями. Я надеюсь, что весной 2020 года мы сможем запустить (тестирование)», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/6840011>

ТАСС; 2019.09.04; КРУПНЕЙШИЙ В РФ ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ЗАВОД ПОД САРАТОВОМ ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ ДО КОНЦА ГОДА

Крупнейший в России производитель троллейбусов и электробусов «Тролза» в Саратовской области, который с 14 марта находится в режиме простоя, возобновит работу в четвертом квартале этого года, сообщили ТАСС в среду в министерстве промышленности и энергетики региона.

«В настоящее время руководством предприятия во взаимодействии с одной из структур, входящих в контур АО «Трансмашхолдинг», предпринимаются меры по восстановлению производственной деятельности. По информации руководства предприятия, планируется возобновление деятельности завода в четвертом квартале 2019 года», - сообщили в министерстве.

<https://tass.ru/ekonomika/6840340>

ТАСС; 2019.09.04; ПРЕДЛОЖЕННЫЕ РЖД ПРАВИЛА ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ РЕШАТ ПРОБЛЕМУ ЗАГРУЗКИ НАПРАВЛЕНИЙ

Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре, предложенные РЖД, позволят решить проблему неравномерной загрузки отдельных направлений и не направлены на получение финансовой выгоды. Об этом журналистам в кулуарах Восточного экономического форума сообщил заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило.

«Сегодня очень хорошо видно, что у нас грузопотоки в основном направлены на Дальний Восток, инфраструктура перегружена, и необходимо будет каким-то образом правильно эту инфраструктуру занимать. И каким грузам отдавать приоритет, в каких случаях это возможно, кто может принимать эти решения - на самом деле эти вопросы есть, мы для этого и готовили этот документ. Любое из решений, которые мы совместно примем, Российские железные дороги устроит. У нас нет задачи через эти правила каким-то образом улучшить финансовый результат, это было бы неплохо, но это не является самоцелью», - сказал он.

Порядок, предложенный РЖД, отражен в проекте постановления РФ «Об утверждении недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования».

По словам Шило, о точных сроках подготовки финального варианта законопроекта говорить еще рано, но РЖД заинтересованы в том, чтобы процесс двигался как можно быстрее. «Здесь на самом деле рисков никаких нет, вопрос в том, как сделать верифицированную с обеих сторон процедуру. Мы понимаем возможности пропускной способности через график движения поездов, и это просто счетная величина, которую можно посмотреть», - отметил Шило.

Топ-менеджер напомнил, что РЖД разработали несколько интерактивных сервисов, которыми могут воспользоваться грузоотправители, чтобы получить информацию о ситуации на сети. «Мы сегодня публикуем на нашем сайте график ремонтных работ. Мы

сделали схему динамической загрузки сети, там уже можно как на «Яндекс.Пробки» посмотреть, где наиболее загруженные участки», - заключил Шило.

<https://tass.ru/ekonomika/6840653>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d6f8da49a79476c9af57e25>

ТАСС; 2019.09.04; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ СОТРУДНИЧАТЬ В ОКАЗАНИИ МЕДПОМОЩИ ГРАЖДАНАМ

Власти Хабаровского края и РЖД подписали на Восточном экономическом форуме соглашение о развитии сотрудничества в сфере медпомощи населению, сообщил корр. ТАСС.

Подписи под документом поставили глава Хабаровского края Сергей Фургал и начальник центральной дирекции здравоохранения - филиала ОАО «РЖД» Елена Жидкова.

«Соглашение предусматривает еще более тесное сотрудничество между Хабаровским краем и железной дорогой. В крае много объектов РЖД и большое количество объектов медназначения. Соглашение предусматривает в том числе расширение обслуживания этими учреждениями не только сотрудников компании, но и жителей региона», - сказал ТАСС после церемонии подписания соглашения Фургал.

Он отметил, что сотрудничество с РЖД для края является жизненно важным, поскольку регион имеет территорию почти в 800 тыс. кв. м и на 60% площади нет автомобильных дорог. Сообщение осуществляется железнодорожным транспортом, самолетами, судами летом. «Мы запускаем поезда здоровья со всеми специалистами по железной дороге. Это очень важно для маленьких поселений, где есть недостаток медкадров», - сказал Фургал.

По данным РЖД, стороны договорились оказывать друг другу содействие в разработке и реализации совместных программ развития медпомощи, организации деятельности по сохранению профессионального долголетия работников. РЖД и власти Хабаровского края также намерены в рамках соглашения создать совместные рабочие группы по вопросам развития въездного медицинского туризма и увеличения объема экспорта медицинских услуг.

<https://tass.ru/ekonomika/6841367>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСКАТЬ ПОЕЗДА НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ

Группа «Трансмашхолдинг» (ТМХ) вместе с «Росатомом» планируют выпускать в России поезда на водородном топливе, а РЖД рассматривают остров Сахалин как пилотный полигон для их запуска, следует из сообщения железнодорожной компании.

Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии по проекту организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах подписано в ходе V Восточного экономического форума, передает корреспондент РИА Новости с церемонии. Подписи поставили гендиректор Олег Белозёров, врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко, гендиректор «Росатома» Алексей Лихачев, гендиректор ТМХ Кирилл Липа.

«АО «Трансмашхолдинг» в сотрудничестве с «Росатомом» планирует организовать производство поездов на водородных топливных элементах. ОАО «РЖД» рассматривает данный проект как важное перспективное направление повышения экологической безопасности и эффективности железнодорожного транспорта», - говорится в сообщении РЖД к подписанию.

Отмечается, что переход к применению на железных дорогах поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации, включающих производство водорода и топливных элементов, транспортировку, хранение и заправку водородом, требует предварительного технико-экономического обоснования, расчета стоимости

жизненного цикла, проведения комплексных испытаний, подтверждения соответствия требованиям безопасности и подконтрольной эксплуатации.

«Пилотным полигоном для отработки организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации, а также создания центра компетенций в данной области и сотрудничества с потенциальными зарубежными партнерами может стать инфраструктура острова Сахалин», - добавляется в сообщении.

«АО «Трансмашхолдинг» планирует организовать производство поездов на водородных топливных элементах. Госкорпорации «Росатом» в проекте отведена роль потенциального поставщика водорода, обусловленная компетенциями в области производства водорода с использованием мощностей российских АЭС. Кроме того, имеющийся технологический задел у научно-производственных организаций атомной отрасли позволяет рассматривать госкорпорацию «Росатом» как возможного поставщика топливных элементов и другого ключевого оборудования проекта», - отмечается в сообщении «Росатома».

<https://ria.ru/20190904/1558272151.html>

ТАСС; 2019.09.04; ЭЛЕКТРИЧКИ С РАСПОЗНАВАНИЕМ ЛИЦ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В 2021 ГОДУ

Электropоезда, оборудованные системами идентификации лиц пассажиров, могут появиться уже в 2021 году, сообщил журналистам в кулуарах Восточного экономического форума генеральный директор «Трансмашхолдинга» Кирилл Липа.

«Отдельная история, больше связана с ЦППК (Центральная пригородная пассажирская компания - прим. ТАСС). Мы поставим (системы), проблем с этим нет. Вопросы базовых два. Той компании, которая будет собирать эти данные, нужно получить соответствующую лицензию. И нами [будет осуществлена] установка оборудования», - сказал он, отметив, что установка оборудования - «это вопрос месяцев».

«Как только получаем отмашку, в течение года точно все переустановим, этим занимаются предметно. Мой прогноз - что в ближайшие полтора года все будет сделано», - добавил гендиректор ТМХ.

Ранее сообщалось, что Центральная пригородная пассажирская компания тестирует системы распознавания лиц пассажиров на вокзалах Москвы - вместо билета турникеты сканировали лица проходящих людей.

<https://tass.ru/ekonomika/6841972>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190904/1558284503.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» НАЗВАЛ ПЛАНИРУЕМЫЕ СРОКИ НАЧАЛА ПОСТАВОК ВАГОНОВ ЕГИПТУ

Российский «Трансмашхолдинг» (ТМХ) в ближайшие недели ожидает подписания соглашений Египта и Венгерского банка для начала поставок вагонов в эту арабскую республику и планирует первые в начале 2020 года, сообщил журналистам генеральный директор ТМХ Кирилл Липа.

Российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия» и Египетские национальные железные дороги в сентябре 2018 года подписали договор о поставке 1300 пассажирских вагонов с местами для сидения. Срок реализации контракта - 5 лет с момента его вступления в силу.

«Зависит от подписания соглашений между Египтом и Венгерским банком. Я рассчитываю, что подписание должно произойти в ближайшие недели. Все для этого делается. Если это случится, все будет сделано», - сообщил Липа в кулуарах Восточного экономического форума (ВЭФ), напомнив, что речь идет о поставке 1,3 тысячи вагонов.

По словам Липы, после подписания этих документов потребуется «буквально месяц» для начала поставок вагонов Египту. «То есть начало следующего года (первые поставки - ред.)», - сказал Липа.

ТМХ в середине августа текущего года сообщил, что приступает к производству прототипов пассажирских вагонов для Египетских железных дорог. В том же сообщении говорилось, что прототипы должны быть созданы осенью, а первые вагоны могут быть переданы заказчику в декабре 2019 года.

<https://ria.ru/20190904/1558284454.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.09.05; У «СОВКОМФЛОТА» РАСПЫЛИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ;МИНЭКОНОМИКИ ХОЧЕТ ПРИВАТИЗИРОВАТЬ КОМПАНИЮ В 2020 ГОДУ

Улучшение конъюнктуры рынка танкерных перевозок и создание масштабного совместного предприятия с НОВАТЭКом вновь ставят вопрос о правильном моменте для приватизации «Совкомфлота». По новым планам Минэкономки долю в компании могут продать в 2020 году. Но эксперты, которые оценивают «Совкомфлот» в \$6 млрд, считают, что сделка вновь может быть отложена и в любом случае контроль в компании останется за государством. При этом, по данным “Ъ”, уже некоторое время обсуждается возможный переход гендиректора «Совкомфлота» Сергея Франка на должность председателя совета директоров, что может быть связано с готовящейся приватизационной сделкой.

Минэкономки констатировало перенос сроков приватизации «Совкомфлота» на 2020 год. Как следует из заявления замглавы министерства Оксаны Тарасенко, компания будет включена в новый план приватизации госимущества на 2020–2022 годы, который сейчас согласовывается с другими ведомствами и в сентябре может поступить в правительство с разногласиями. В Минэкономки дополнительных комментариев не дали. В Минтрансе сообщили, что видели предложения министерства и прорабатывают свою позицию. В «Совкомфлоте», ФАС, РФПИ, аппарате вице-премьера Акимова и премьера Дмитрия Медведева тему не комментировали.

Приватизация «Совкомфлота» обсуждается не первый год, в плане приватизации на 2017–2019 годы предполагалось продать до 75% компании. На первом этапе планировалось реализовать пакет 25% минус 1 акция, причем широкому кругу инвесторов, а не одному стратегическому. В 2017 году правительство собиралось выручить за 25% «Совкомфлота» 30 млрд руб. Среди интересантов назывались китайские Cosco Shipping и Фонд Шелкового пути. При этом в 2017 году из-за ухудшения конъюнктуры на мировом рынке «Совкомфлот» получил убыток в \$113 млн против прибыли в \$206,8 млн годом ранее, в 2018 году убыток сократился до \$45,6 млн.

Возможно, более интенсивное обсуждение вопроса приватизации связано с тем, что «Совкомфлот» в текущем году вернулся к прибыли (\$91 млн по итогам первого полугодия).

Это связано не только с улучшением конъюнктуры на рынке, но и со все большей долей индустриальных проектов — это обслуживание морской добычи углеводородов (прежде всего, на Сахалине) и перевозки СПГ. Такие проекты более рентабельны, и ставки по ним мало зависят от конъюнктуры рынка. «Совкомфлот» собирается и дальше наращивать долю индустриальных проектов. Так, на ВЭФе компания подписала соглашение о создании СП с НОВАТЭКом «Современный морской арктический транспорт», которое будет управлять строительством и эксплуатацией 17 газозовов Arc7 для СПГ-завода «Арктик СПГ-2». Фактически «Совкомфлот» становится единственным перевозчиком газа с этого проекта по Севморпути до пунктов перевалки СПГ на Камчатке и в Мурманске. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров оценивает стоимость «Совкомфлота» после создания СП с НОВАТЭКом не менее чем в \$6 млрд, то есть 25% могут стоить 100 млрд руб.

При этом на рынке давно ходят слухи про возможные кадровые перестановки в «Совкомфлоте». Так, несколько собеседников “Ъ” рассказывают, что обсуждается переход гендиректора «Совкомфлота» Сергея Франка, который руководит компанией более 15 лет, на должность председателя совета директоров. Пост гендиректора в таком случае может занять первый заместитель господина Франка Игорь Тонковидов. Один из источников “Ъ” не исключает, что перестановки могут быть связаны с проведением приватизации.

Несмотря на положительную динамику средних ставок фрахта, приватизировать долю в «Совкомфлоте» рано, считает Елена Сахнова из «ВТБ Капитала». По ее мнению, если решение о приватизации будет принято, доля (скорее всего, блокирующий пакет в 25%) может быть продана стратегическим инвесторам, которыми могут стать арабские компании совместно с РФПИ или компании из Азии. Денис Ворчик из «Уралсиба» напоминает, что приватизация «Совкомфлота» обсуждается уже не первый год и не факт, что она состоится в следующем году. «Совкомфлот» решает не только коммерческие задачи: так, стратегическое развитие Севморпути во многом завязано на компанию, отмечает он, поэтому продажа контрольного пакета маловероятна.

<https://www.kommersant.ru/doc/4081751>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.09.05; НОВАТЭК ПОЙДЕТ ЗА ТРИ МОРЯ; КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАВАТЬ СВОЙ ГАЗ В ИНДИИ

НОВАТЭК пытается выйти на прямые продажи газа конечным потребителям в Индии. Компания подписала соответствующие меморандумы с государственной Petronet LNG и частной H-Energy. Индия оставалась последним крупнейшим азиатским СПГ-рынком, с игроками которого НОВАТЭК до сих пор не сотрудничал. По мнению аналитиков, НОВАТЭК заинтересован в развитии долгосрочного спроса на свой газ и поэтому готов участвовать в развитии инфраструктуры, а индийские компании могут войти в проекты по перевалке СПГ в России.

Крупнейший в РФ производитель сжиженного газа (СПГ) НОВАТЭК в рамках ВЭФ подписал меморандумы с индийскими Petronet LNG и H-Energy. Соглашение с госкомпанией касается будущих поставок СПГ в Индию из портфеля НОВАТЭКа и совместный маркетинг СПГ в стране в качестве газомоторного топлива, в том числе совместные инвестиции в создание сети АЗС. А с H-Energy речь идет о совместных инвестициях в будущие СПГ-терминалы в Индии, а также создании совместного предприятия для трейдинга СПГ в Индии, Бангладеш и на других рынках.

H-Energy принадлежит семье индийского миллиардера Ниранджана Хиранандани, занимается газовой инфраструктурой — плавучими СПГ-терминалами (FSRU) и строительством газопроводов под регазифицированный СПГ, а также СПГ-трейдингом. Petronet LNG — госкомпания, крупнейший импортер СПГ в Индию, в основном из Катара.

Индия — один из наиболее бурно развивающихся рынков наряду с Китаем. В 2018 году поставки СПГ в страну увеличились на 16,6%, до 22,4 млн тонн, Wood Mackenzie прогнозирует рост спроса к 2040 году до 63 млн тонн. До сих пор НОВАТЭК не сотрудничал с местными компаниями, это первая попытка производителя выйти на индийский рынок. При этом газ с проекта НОВАТЭКа «Ямал СПГ» поставляет в Индию «Газпром» в рамках контракта с GAIL на 2,5 млн тонн в год.

Как отметил в среду глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон, Индия в будущем станет одним из основных источников роста мирового спроса на природный газ, а низкая себестоимость производства новых арктических СПГ-проектов компании позволяет сохранять конкурентоспособность поставок в большинство мировых регионов. При этом до сих пор компания ориентировалась прежде всего на китайских и японских инвесторов

и покупателей. Так, китайские CNPC и CNOOC получили по 10% в новом проекте «Арктик СПГ-2», еще 10% — у японского консорциума Mitsui и JOGMEC. Впрочем, по «Арктик СПГ-2» 60% газа из 19,8 млн тонн годовой мощности завода будет продавать НОВАТЭК из своего портфеля, что оставляет возможность поставок в Индию с этого проекта.

На каждом рынке свой «Межрегионгаз» — вот мы хотим создать такую компанию. Мы хотим продавать газ конечному потребителю.

Индийские потребители важны для НОВАТЭКа еще и с точки зрения логистики. Компания собирается организовать перевалку своего СПГ в Мурманске (для европейского направления) и на Камчатке (для Азии). Поставки в Индию можно рентабельно вести и из Мурманска, что позволит загрузить этот хаб и сократит необходимость продавать газ в Европе, где цены, как правило, ниже и существует нежелательная конкуренция с трубопроводным газом «Газпрома».

По мнению Марии Беловой из Vygon Consulting, соглашения с индийскими компаниями — это продолжение последовательной политики НОВАТЭКа по выходу на конечного потребителя в Азии. «У НОВАТЭКа есть планы производить на своих проектах 70–80 млн тонн СПГ к 2030 году, и в компании понимают, что для этого газа нужно создавать спрос, тем более что конкуренция среди производителей СПГ точно не снизится», — говорит она. Petronet и H-Energy едва ли будут входить в непрофильные для себя проекты НОВАТЭКа по производству СПГ, считает эксперт, но могут быть заинтересованы в участии в инфраструктуре — перевалочных пунктах СПГ в Мурманске и на Камчатке. Участие в мурманском хабе наиболее логично, поскольку именно через него логистически наиболее удобно поставлять СПГ с Ямала.

<https://www.kommersant.ru/doc/4081702>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/04/09/2019/5d6f6d6b9a79475cdb721d4a?from=center>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2019.09.05; ЗЕРНО ГОТОВЯТ К ЭКСПОРТУ; ТЕРМИНАЛЫ СНИЖАЮТ ЦЕНУ НА ПЕРЕВАЛКУ

Падение экспорта российского зерна вынуждает российские терминалы на юге страны пересматривать ставки на перевалку. Первым цену снизил почти на 30% новороссийский КСК, в ближайшее время этому примеру может последовать крупнейший зерновой терминал в России — Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП). Решение операторов перевалочной инфраструктуры может поддержать российский экспорт, который снижается второй сезон подряд.

Низкий спрос со стороны трейдеров вынудил экспортные терминалы начать снижать ставки за перевалку зерна, говорится в обзоре «Совэкона». Там указывается, что зерновой терминал КСК, принадлежащий Deloports (входит в группу «Дело» Сергея Шишкарева), на прошлой неделе понизил цену на \$7, до \$15–16 за тонну. В группе «Дело» отказались от комментариев.

Гендиректор Новороссийского зернового терминала (НЗТ) Владислав Жуков передал “Ъ”, что оператор не пересматривал базовые тарифы с июля 2019 года. По данным НЗТ, стоимость перевалки составила 1,46 тыс. за тонну, или \$21,96 по курсу на 4 сентября. В зерновом терминальном комплексе «Тамань» (принадлежит одному из крупнейших мировых трейдеров Glencore и украинскому агрохолдингу Kernel) комментарий не предоставили.

По данным источника “Ъ” на рынке, в ближайшее время снизить цену до \$16 за тонну планирует НКХП. Этот оператор в текущем сельскохозяйственном сезоне первым повысил ставку и сразу до \$23 за тонну, рассказал “Ъ” один из зернотрейдеров. В НКХП и Объединенной зерновой компании (контролирует 51% НКХП) на запрос “Ъ” не ответили.

Собеседник “Ъ” на рынке считает, что НКХП в ближайшее время снизит цену, чтобы «Мирогрупп ресурсы», подконтрольная ВТБ, смогла дополнительно увеличить стоимость закупки зерна. На это пресс-служба ВТБ заявила “Ъ”, что ставится цель повысить эффективность логистики зерна по всей цепочке экспортной операции.

В нынешнем сезоне действия «Мирогрупп ресурсы» вызвали серьезное неудовольствие участников рынка (см. “Ъ” от 23 августа). По их мнению, компания скупала зерно по ценам выше рыночных на \$2–10, стремясь выполнить ранее заключенные контракты. Эти действия на фоне падения стоимости российской пшеницы за границей вынуждали трейдеров снижать активность. По данным «Русагротранс», в августе трейдеры продали 4,4 млн тонн российского зерна, тогда как в июле — 4,7 млн тонн. В пресс-службе ВТБ отрицали, что действия «Мирогрупп ресурсы» могли привести к удорожанию пшеницы, так как компания не является лидирующим экспортером.

Между тем ценовой дисбаланс сохраняется. По данным «Совэкона», на прошлой неделе экспортные цены на пшеницу с содержанием протеина 12,5% в глубоководных портах опустились еще на \$2, до \$189. В то же время внутренние цены продолжили рост: пшеница 3-го класса подорожала на 25 руб., до 10,52 тыс. руб. за тонну, пшеница 4-го класса — на 50 руб., до 10,27 руб. за тонну.

В 2018 году цены на перевалку почти весь сезон держались в пределах \$21–24 за тонну, снижение до \$18 за тонну начало происходить только к его концу, говорит директор «Совэкона» Андрей Сизов. По его словам, стоимость перевалки в КСК ниже, чем у других российских терминалов, но выше, чем в мире: в порту в Руане (Франция) перевалка стоит €4 за тонну, на Украине — \$12 за тонну. Эксперт ожидает, что цена продолжит снижаться, так как экспортный потенциал падает: он прогнозирует, что по итогам сезона экспорт всех зерновых составит 41,7 млн тонн против 44,3 млн тонн сезоном ранее и рекордных 54,6 млн тонн в сезоне 2017–2018 годов. Если вслед за КСК цены на перевалку начнут снижать другие терминалы, то это может поддержать экспорт, считает господин Сизов.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько сомневается, что снижение цен со стороны операторов перевалочной инфраструктуры будет носить массовый характер. Для КСК, который стремится не потерять объемы, снижение цен — оправданное решение, считает он. В 2018 году компания перегрузила 4,79 млн тонн по сравнению с 4,216 млн тонн годом ранее. Для других терминалов Новороссийска, заключает эксперт, подобная тактика может оказаться невыгодной или даже бесполезной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4081676>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ УСТАНОВИТЬ ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ МОРСКИХ СУДОВ

Минтранс РФ приступил к подготовке ведомственного акта, которым установит правила буксировки морских судов.

Уведомление о начале разработки правил размещено на портале regulation.gov.ru. Сам документ там пока не опубликован.

Правила «позволят осуществить буксировку судна или иного плавучего объекта с учетом хорошей морской практики и без риска гибели судна и/или членов экипажа такого судна», указано в сопроводительных материалах.

Как отмечается, на текущий момент в РФ правила буксировки не установлены.

При согласовании проекта ведомственного акта он может вступить в силу в январе 2020 года.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ПУТИН И МОДИ ОЗНАКОМИЛИСЬ С РАБОТОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА «ЗВЕЗДА»

Президент РФ **Владимир Путин** и премьер-министр Индии **Нарендра Моди** приехали на судостроительный комплекс «Звезда», где ознакомились с ходом работ по модернизации производства и модельным рядом перспективных судов.

Модернизация завода «Звезда» была запущена после поручения **Путина** о создании на Дальнем Востоке судостроительного промышленного кластера. Работы, осуществляемые консорциумом инвесторов во главе с «Роснефтью», идут в два этапа - глава компании **Игорь Сечин** подробно рассказал о них лидерам двух стран.

В частности, он подробно остановился на перспективном строительстве уникального сухого дока, который позволит строить корабли любой размерности, в том числе в несколько раз больше, чем существующие авианосцы. По итогам модернизации комплекс сможет выпускать коммерческие грузовые суда, морские платформы, суда обслуживающего флота, в первую очередь, ледового класса, специальные танкеры и суда-газовозы для транспортировки углеводородов.

Глава «Роснефти» показал гостям макеты судов, которые будут производиться на комплексе. Пояснения **Моди** давал и сам президент России. В частности, **Путин** обратил внимание индийского премьера на представленную на презентации модель ледокола.

«Это самый крупный атомный ледокол в мире. Этот ледокол сможет ломать льды практически любой толщины: до четырех метров. Принято решение о строительстве этих кораблей ледокольного класса для обеспечения круглогодичной проводки судов по северному маршруту», - сказал **Путин**.

Президент РФ в 2013 году поручил создать судостроительный промышленный кластер на Дальнем Востоке, в связи с чем консорциум инвесторов во главе с «Роснефтью» запустил строительство-модернизацию верфи «Звезда». Сегодня дальневосточный завод представляет собой оснащенный комплекс, основным видом деятельности которого является судоремонт кораблей ВМФ.

Кроме того, вокруг новой верфи создаются смежные производства и вспомогательные мероприятия. Так в 2017 году президент России принял участие в церемонии закладки многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса, а также были подписаны контракты на изготовление судов и экологически безопасных танкеров типа «Афрамекс» на газовом топливе.

В июле 2018 года в комплексе пришвартовался уникальный транспортно-передаточный плавучий док, который обеспечивает спуски со стапеля на волю буровых платформ и их элементов, а также крупногабаритных судов. С его помощью стало возможным поднимать из воды и доставлять на причал, а также спускать на воду ремонтируемые объекты и буксировать суда.

Теперь «Звезда» может выполнять заказы по производству судов тех типов и размеров, которые раньше приходилось заказывать за рубежом. Также предприятие сможет выпускать коммерческие грузовые суда, морские платформы, суда обслуживающего флота, специальные танкеры и газовозы.

<https://ria.ru/20190904/1558271864.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РФ И ИНДИЯ ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ПОРТАМИ ВЛАДИВОСТОК И ЧЕННАИ

Россия и Индия намерены развивать морское сообщение между портами Владивосток и Ченнаи.

Соответствующий меморандум о взаимопонимании подписали министерства транспорта РФ и судоходства Индии в ходе визита в РФ премьер-министра Индии **Нарендра Моди** в рамках ВЭФ-2019, передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии обмена документами.

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ГОТОВА ПРИСТУПИТЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР»

Судоверфь «Звезда» на сегодняшний день готова приступить к строительству атомного ледокола «Лидер», говорится в материалах «Роснефти» к визиту президента РФ Владимира **Путина** и президента Индии Нарендры Моди на ССК «Звезда».

«На сегодняшний день ССК «Звезда» готова приступить к строительству самого большого и мощного атомного ледокола в мире «Лидер». За счет увеличенной ширины «Лидер» сможет круглогодично проводить караваны судов по Северному морскому пути», - говорится в материалах.

Росатом - государственный заказчик строительства атомного ледокола проекта «Лидер». Строить атомоход будет приморский судостроительный комплекс «Звезда».

Атомоходы проекта 10510 «Лидер» задуманы как самые мощные в мире атомные ледоколы (120 МВт). Они будут нужны для обеспечения круглогодичного судоходства по Северному морскому пути. Всего планируется построить три ледокола «Лидер».

Стоимость головного ледокола - около 127 миллиардов рублей, его планируется построить в 2020-2027 годах.

<https://ria.ru/20190904/1558283519.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; КОЛЫМА ЗАЯВИЛА ПРОЕКТ МОРСКОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ МАГАДАН-ВЛАДИВОСТОК

Власти Колымы заявили в Ростуризм проект открытия морского пассажирского сообщения между Магаданом и Владивостоком, увязав его с развитием туризма, сообщил в интервью РИА Новости на ВЭФ губернатор Магаданской области Сергей Носов.

«Прорабатывается такая идея, она может быть решена в том числе в увязке с развитием туризма Магаданской области. Мы готовимся обратиться за поддержкой и заявили о том, что у нас такой проект, в Ростуризм. Инвесторы уже есть», - сказал губернатор.

Губернатор Магаданской области Сергей Носов во время интервью на стенде Международного информационного агентства Россия сегодня на IV Восточном экономическом форуме

«Частные инвестиции только в развитие этого направления около 4 миллиардов рублей. Чтобы принимать лайнеры, нужно 1,5 - 2 миллиарда рублей», - отметил Носов.

По его словам, проект морского пассажирского сообщения можно увязать с туризмом на остров Завьялова в нескольких десятках километров от Магадана, где пасутся овцебыки и планируется создать туристическую базу.

<https://ria.ru/20190904/1558273277.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.09.04; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА РАБОЧЕМ СОВЕЩАНИИ ОБСУЖДЕНЫ ВОПРОСЫ ЗАВЕРШЕНИЯ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

Заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор Вовк 2 сентября принял участие в рабочем совещании по вопросам реализации проекта «Строительство Багаевского гидроузла», состоявшемся на площадке проекта в районе острова Арпачинский.

В совещании также приняли участие первый заместитель руководителя - капитан Азово-Донского бассейна ВВП ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Александр Тараненко, директор по реализации проектов инфраструктурного строительства АО «Стройтрансгаз» Сергей Житихин, сотрудники и ответственные лица организаций заказчика и подрядчика строительства гидроузла.

Основной темой обсуждения стали вопросы, касающиеся реализации проекта.

В докладах заместителя руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Леонида Масленникова и директора по реализации проектов инфраструктурного строительства АО «Стройтрансгаз» Сергея Житихина была представлена информация об основных показателях реализации строительно-монтажных работ, о мерах, принимаемых для воплощения проекта в целом, вопросы строительной готовности объектов подготовительного этапа, оставшихся объемах выполнения дноуглубительных работ, работ по строительству причала и строительной базы, а также освещены основные факторы, которые могут повлиять на сроки завершения работ.

В завершение совещания участники посетили место строительства Багаевского гидроузла, произвели визуальный осмотр выполненных работ на объектах строительства, а также договорились о дальнейшем взаимодействии для оперативного решения возникающих вопросов.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=80319>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.05; АВИАКОМПАНИЯ S7 ПЕРЕДУМАЛА ОТМЕНЯТЬ РЕЙСЫ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА; ПЕРЕВОЗЧИКУ НЕ ПРАВИЛИСЬ ВЫСОКИЕ СТАВКИ АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ, НО ДОБИТЬСЯ СКИДКИ ОН НЕ СМОГ

S7 Airlines добавила полеты из Москвы в Саратов в свое зимнее расписание и частично – в летнее следующего года. Билеты можно приобрести вплоть до августа 2020 г. Это следует из информации на сайте авиакомпании.

20 августа в Саратове был открыт новый аэропорт – «Гагарин». Его построила группа «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Сразу после этого S7 и «Аэрофлот» прекратили продажу билетов на рейсы из Москвы в Саратов с 27 октября. «Аэрофлот» объяснил это технической паузой, связанной с переводом рейсов из старого саратовского аэропорта «Центральный» в «Гагарин». А представитель S7 заявил, что его авиакомпания намерена вовсе закрыть продажу билетов в Саратов. Причиной он назвал высокие в сравнении с «Центральным» тарифы в «Гагарине».

Действительно, сбор за взлет-посадку в новом аэропорту вырос с 305 до 1010 руб. за 1 т максимальной взлетной массы самолета, сбор за обеспечение авиационной безопасности – с 315 до 921 руб. за 1 т. Предоставление аэровокзального комплекса в старом аэропорту стоило по 33 руб. за пассажира как внутренних, так и международных линий. В «Гагарине» сбор составляет 155 и 224 руб. соответственно. Тариф за обслуживание одного пассажира на внутренних линиях вырос с 82 до 415 руб., на международных – с 224 до 599 руб.

При этом 100%-ная «дочка» «Аэрофлота» – лоукостер «Победа» – получила почти двукратную скидку, рассказывали «Ведомостям» сотрудники трех авиакомпаний. Но S7 скидки не получила, заверяют два человека, близких к разным сторонам переговоров. Представитель авиакомпании сказал лишь, что «в связи с ростом тарифов на обслуживание рейсов была сокращена частотность полетов – с четырех до двух рейсов в день». Сократил число рейсов и «Аэрофлот» – с шести до двух.

«Этот аэропорт занимает особое место, имея в виду, что он построен в чистом поле точно так же, как «Платов» в Ростове. Прекрасно, было меньше полумиллиона пассажиров [пассажиропоток в старом аэропорту Саратова], теперь даже на полтора [миллиона] вторую очередь планируют построить». Аэропорт «Гагарин», 27 августа 2019 г., «Интерфакс»

«С учетом недавно опубликованного расписания конкурентов авиакомпания провела оценку экономики в зимний период и приняла решение, что больше двух рейсов в день летать коммерчески нецелесообразно», – продолжает представитель S7. По прежним аэропортовым тарифам компания летала бы в 2 раза чаще, сожалеет он.

«Как мы и говорили, все перевозчики старого аэропорта Саратова вели работу по переводу своих рейсов в «Гагарин» и формированию зимнего расписания полетов, – комментирует представитель «Аэропортов регионов». – Мы видим, что перевозчики воспользовались новыми возможностями, которые дает инфраструктура «Гагарина», а именно заменили региональные суда на среднемагистральные, более вместительные и эффективные с точки зрения расходов на кресло-километр».

Судя по сайту S7, полеты из Москвы в Саратов до начала зимнего расписания будут выполняться на 78-местных самолетах Embraer RJ170. С 27 октября их сменят более вместительные Airbus A319 на 144 места. Таким образом, общая провозная емкость снизится всего на 8%.

К тому же в новом аэропорту существенно дешевле авиакеросин, замечает человек, близкий к «Гагарину». «Топливо в «Гагарине» примерно на 10 000 руб. за 1 т (почти на 20%. – «Ведомости) дешевле, чем в «Центральном», – отмечает он.

Авиационных маршрутов в России по определению немного и компании стараются сохранять все рейсы, где можно получить прибыль, комментирует гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Главная задача любой авиакомпании – обеспечить высокий коэффициент коммерческой загрузки и выбранная S7 модель перевозок в Саратов (снижение числа рейсов с использованием более вместительных самолетов), скорее всего, позволит этого добиться, замечает эксперт. Правда, пока не ясно, как саратовские пассажиры воспримут повышение цен, которое неизбежно произойдет из-за увеличившихся расходов на оплату услуг аэропорта, предупреждает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/04/810500-aviakompaniya-s7>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.09.05; КАКОЙ SUPERJET НАМ НУЖЕН; ОТКАЗ «ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ СУХОГО» ОТ ВЕРСИИ ЛАЙНЕРА НА 75 МЕСТ ПРИ НАЛИЧИИ КРУПНОГО КОММЕРЧЕСКОГО ЗАКАЗЧИКА ВЫЗЫВАЕТ НЕДОУМЕНИЕ

Совладелец крупнейшей частной авиакомпании S7 Group Владислав Филев рассказал на этой неделе, что SSJ100 плох, неэффективен и не нужен, а вдохнуть в программу новую жизнь и коммерческую привлекательность могла бы разработка укороченной версии на 75 мест (SSJ75). Отказ «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС; производитель SSJ100) делать эту версию при наличии крупного коммерческого заказчика – собственно S7 Group – вызывает у него негодование.

SSJ100 поставляются с 2011 г., т. е. самолет уже не новый, но все еще страдает детскими болезнями. Летает мало, спрос невелик, в основном со стороны госкомпаний (тот же «Аэрофлот» ломают через колено, чтобы брал, как ярко и метко сказал Филев), а частники покупали его с огромными скидками. Поэтому вопрос, а все ли сделали правильно, звучит резонно. Не в последнюю очередь самолету в вину ставят его вместимость: он единственный представитель своего класса, который неуклюже называется «ближнемагистральный лайнер» – уже и не региональный джет на 70–90 кресел в одноклассной компоновке, но еще и не среднемагистральный на 130 пассажиров и выше.

Почему все-таки 98 мест (или 105 в доработанной версии)? Как так получилось? Филев уверяет, и источники в ГСС это подтверждают, что самолет изначально проектировался на 75 мест, в региональную нишу, S7 даже в 2004 г. заказала 50 таких судов. Но потом лайнер растянули. Кто и зачем?

Решение по облику будущего лайнера принималось в начале 2000-х. Другие участники процесса уверяют, что планировалось вообще сделать две версии (на 75 и 100 мест), одну за другой. «Аэрофлоту» в силу его статуса национального перевозчика было не избежать крупного заказа на первый гражданский российский лайнер. Брать самолет «Аэрофлоту»,

конечно, не хотелось, он в те годы по России летал очень мало, поэтому при заказе 50 судов выбрал меньшее (или большее) из двух зол, т. е. машину на 100 мест.

Тогда ГСС активно консультировалась с западными компаниями, и национальные перевозчики Франции и Германии Air France и Lufthansa советовали вообще делать самолет в среднемагистральную нишу вместимостью 130+. Тут на сцену выходит американская корпорация Boeing, которая, согласно официальной версии, «консультировала «Сухой» при разработке лайнера. Хотя роль Boeing была намного больше, чем просто консультанта: он активно помогал в разработке (наш авиапром ничего гражданского не делал со времен СССР) и сертификации лайнера (такого опыта тоже не было). Вовлеченность Boeing была так велика, что он в вопросе размерности имел право голоса (и громкого), а лишний конкурент в среднемагистральной нише ему был не нужен – поэтому 100 кресел. Условия соглашения между Boeing и ГСС – тщательно охраняемая обеими сторонами тайна.

По поводу того, как доводить SSJ100 до ума, у ГСС есть свое мнение. Компания считает, что надо по возможности полно импортозаместить иностранные, прежде всего американские, комплектующие. Хотя трудно поверить, что хитрые американцы наложат санкции на эту программу, которая самому Boeing не угрожает, зато высасывает соки из российского бюджета и авиакомпаний. Сколько теряет конкурирующий на глобальном авиарынке «Аэрофлот» от того, что пятая часть его парка летает втрое меньше отраслевых показателей? Еще одна страшная тайна этой программы.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/quotes/2019/09/05/810505-kakoi-superjet>

ТАСС; 2019.09.04; ПУТИН УКАЗАЛ ГЛАВЕ «АЭРОФЛОТА», ЧТО РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ОПЕРЕЖАЕТ ИНФЛЯЦИЮ

Президент **Владимир Путин** обратил внимание главы «Аэрофлота» Виталия Савельева, что рост цен на авиабилеты в России в этом году опережает инфляцию. Критическую ремарку на эту тему глава государства сделал перед тем, как начать свое выступление на заседании президиума Госсовета.

«Виталий, больше инфляции - 7% рост!», - обратился глава государства к гендиректору «Аэрофлота».

Ранее начальник департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлана Петрова в ходе Восточного экономического форума сообщила журналистам, что стоимость авиабилетов в первом полугодии 2019 года выросла на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По информации газеты «Известия», Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входят в том числе S7 Airlines, «Уральские авиалинии» и UTair, прогнозирует рост цен на авиабилеты по итогам 2019 года на 9-10%. Поднять цены в указанных пределах компании заставят объективные факторы, в частности подорожание авиакеросина. Издание отмечало, что авиатопливо является одной из самых затратных статей перевозчиков и составляет около трети стоимости билета.

По словам заместителя исполнительного директора АЭВТ Бориса Шокурова, с начала года стоимость керосина выросла на 1,5-2%, однако за прошлый год рост превысил 30%.

Одним из главных механизмов поддержки авиакомпаний, который должен помочь сдерживать цены на билеты при росте стоимости топлива, должен стать демпфер на керосин. Он начал действовать 1 августа 2019 года. Механизм, который предложило правительство, позволяет перевозчикам получить компенсации, если экспортная цена (с учетом затрат на логистику) превысит 48,3 тыс. рублей за тонну. В АЭВТ считают такой механизм малоэффективным, поскольку планка сильно завышена.

<https://tass.ru/ekonomika/6842491>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРИКАЗ ОБ ОТМЕНЕ ПРЕДПОЛЕТНОГО ДОСМОТРА ТРАНЗИТНЫХ ПАССАЖИРОВ

Минтранс РФ подготовил проект приказа об отмене предполетного досмотра транзитных пассажиров внутренних авиалиний, сообщила директор департамента госполитики в области гражданской авиации ведомства Светлана Петрова.

«Соответствующие изменения (в приказ - ИФ) подготовлены Минтрансом и направлены на согласование в заинтересованные ведомства», - сказала Петрова журналистам в кулуарах ВЭФ-2019.

Отмена предполетного досмотра, по ее словам, обеспечит комфортное пребывание пассажиров на территории аэропорта.

«Не нужно снимать обувь на высокой платформе и каблуках, ремни и т.д., проходя досмотровые формальности», - пояснила Петрова. Это также минимизирует риск опоздания пассажиров на следующий рейс, добавила она.

Кроме сокращения времени досмотра пассажиров, аэропорты также смогут сэкономить: им не нужно будет строить лишние перегородки, коридоры и этажи для разграничения потоков, прокомментировал гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский.

«Более того, для авиакомпаний упразднение нормы обязательного предполетного досмотра транзитных пассажиров на внутренних рейсах снизит время разворота самолета и стыковки рейсов», - сказал он в кулуарах Владивостокского форума.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190904/1558289646.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; РОССИЯ И КИТАЙ СОГЛАСОВАЛИ КОНТРАКТ НА СОЗДАНИЕ ТЯЖЕЛОГО ВЕРТОЛЕТА

Россия и Китай согласовали контрактные документы на создание тяжелого вертолета, сообщил в интервью РИА Новости индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков.

«Вертолеты России» и компания Avicopter действительно завершили переговоры по контракту на создание тяжелого вертолета и согласовали все контрактные документы. Сейчас контракт проходит процедуру одобрения в государственных органах Китайской Народной Республики. Мы надеемся на его подписание в ближайшее время», - сказал Сердюков.

Ранее генеральный директор компании «Вертолеты России» (входит в Ростех) Андрей Богинский выразил надежду, что окончательное решение по совместному созданию Россией и Китаем тяжёлого вертолета может быть принято до конца года.

Рамочное соглашение о сотрудничестве по проекту передового тяжелого вертолета холдинг «Вертолеты России» и Китайская корпорация авиационной промышленности (AVIC) подписали в мае 2016 года.

Спрос на новую машину в Китае, по оценкам, может составить более 200 вертолетов до 2040 года. Взлетная масса АНЛ, предположительно, составит 38 тонн. Вертолет будет приспособлен для круглосуточной эксплуатации в жарком климате, в высокогорье и при любой погоде.

<https://ria.ru/20190905/1558325188.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.04; РОССИЯ И КИТАЙ ХОТЯТ ПОДПИСАТЬ ДОГОВОР О СЕРВИСЦЕНТРЕ ПО РЕМОНТУ ВЕРТОЛЕТОВ

Соглашение о создании в Китае сервисного центра по ремонту российских вертолетов марки «Ми» может быть подписано до конца года, рассказал журналистам на ВЭФ-2019 генеральный директор компании «Вертолеты России» (входит в Ростех) Андрей Богинский.

«По вертолетам марки «Ми» рассчитываем, что до конца года можем выйти на подписание соглашения. По марке «Ка» с отставанием идём, наверное, это перспектива первого полугодия следующего года», - сказал он.

Ранее заместитель гендиректора холдинга Игорь Чечиков рассказал, что «Вертолеты России» намерены до 2021 года создать в Китае четыре сервисных центра по ремонту вертолетов российского производства.

<https://ria.ru/20190904/1558270462.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; МС-21 ИМЕЕТ ОКОЛО 200 ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ, ЗАЯВИЛ МАНТУРОВ

Новый российский среднемагистральный самолет МС-21, учитывая проведенный авиасалон МАКС-2019, имеет около 200 твердых заказов, рассказал журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«SSJ100 за два года до получения сертификата уже имел твердые заказы - в частности, с «Аэрофлотом». И, к сожалению, с неудачными поставками в Лаос и Индонезию. У МС-21, с проведенным МАКСом, практически 200 твердых заказов. При том, что сертификат еще не получил, и дай бог получит в следующем году», - сказал Мантуров.

<https://ria.ru/20190905/1558324437.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.05; СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОГО ВЕРТОЛЕТА КА-62 ЗАПУСТЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Серийное производство новейшего многоцелевого вертолета Ка-62 начнется в этом году, заявил гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Рассчитываем получить базовый сертификат на Ка-62 в 2020 году, но с учетом интереса, проявляемого к машине, мы планируем начать ее серийное производство уже в этом году», - сказал Богинский на Восточном экономическом форуме после подписания соглашения с ВЭБ.РФ о продвижении этого вертолета.

Он отметил, что соглашение еще на один шаг приближает к выводу Ка-62 на рынок. «Этот новейший вертолет востребован во многих регионах нашей страны и за рубежом, и я уверен, что при поддержке ВЭБ.РФ он быстро найдет своего первого эксплуатанта», - отметил Богинский.

Свои подписи под документом поставили генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский и заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов. Соглашение, рассчитанное на 10 лет, подразумевает участие ВЭБ.РФ в проектах, направленных на развитие производства и продвижение гражданских вертолетов Ка-62 и его модификаций. Довлатов, в свою очередь, заявил, что совместно с «Вертолетами России» ВЭБ.РФ продолжает реализацию системного подхода по выводу на рынок продукции холдинга нового поколения.

«Это уже второй тип новейших гражданских вертолетов после Ми-38, в финансировании которого планирует принять участие ВЭБ.РФ. Ка-62 производится на предприятии в Приморском крае, что имеет большое значение для развития производства на Дальнем Востоке. Родной регион для вертолётa может стать и одним из первых мест его лидерной эксплуатации», - сказал Довлатов.

По его словам, сейчас рассматривается финансирование первых четырех серийных образцов Ка-62. Всего потенциал мирового рынка гражданских вертолетов в этом сегменте оценивается в почти 140 единиц техники ежегодно, отметил Довлатов.

Вертолет Ка-62 имеет максимальную взлетную массу до 6,5 тонн, он может перевозить 15 пассажиров на расстояния до 600 километров, а также грузы внутри кабины и на внешней подвеске. Особенностью вертолета является обширное применение в его конструкции полимерных композиционных материалов, которые составляют до 60% по массе. Благодаря этому увеличивается скорость, маневренность и грузоподъемность вертолета, а

также снижается расход топлива. Еще одна отличительная черта – одновинтовая схема с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения, который применен на вертолетах впервые в России.

Ка-62 имеет большой объем пассажирского салона, благодаря чему его компоновка имеет увеличенный шаг сидений - продольный и поперечный. На вертолете применена полностью отечественная авионика с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием нового поколения. Вертолет спроектирован с учетом международных требований по безопасности полетов – обеспечены полет и посадка с одним работающим двигателем. Безопасность экипажа и пассажиров также гарантируется энергопоглощающей конструкцией шасси и кресел.

<https://ria.ru/20190905/1558324825.html>

ТАСС; 2019.09.04; БУРЯТИЯ ПРЕДСТАВИЛА НА ВЭФ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ АВИАСТРОЕНИЯ И ДИАГНОСТИКИ ИНСУЛЬТОВ

Представители компаний Бурятии представили на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) проекты нового легкомоторного самолета и системы ранней диагностики инсульта в рамках презентации инвестиционных возможностей региона.

«Улан-Удэнский авиазавод представлен сегодня перспективными моделями вертолетов и самолетов. Это предприятие высокотехнологичного производства - флагман «Вертолетов России», - сказал на презентации региона глава республики Алексей Цыденов.

Представитель завода Кирилл Буренков пояснил, что сейчас предприятие работает над выпуском перспективного самолета малой авиации TVS-2DTS BAIKAL. Его прототип разрабатывался в Новосибирске, но производиться он будет из комплектующих, созданных на Дальнем Востоке. Самолет разработан с учетом больших расстояний в регионах Дальнего Востока и адаптирован к суровым условиям севера.

«Мы увеличили пассажирскую кабину, чтобы можно было перевозить не девять, а до 14 человек с достаточным уровнем комфорта. Сегодня конкуренты не предлагают аналогичные продукты для российских реалий», - сказал Буренков.

<https://tass.ru/ekonomika/6839838>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЕКСЕЛЬБЕРГА ИНТЕРЕСУЮТСЯ АЭРОПОРТОМ ЮЖНО-САХАЛИНСКА - СЕО

«Аэропорты регионов» (входит в холдинг «Ренова» Виктора Вексельберга) интересуются аэропортом Южно-Сахалинска, заявил на одной из сессий ВЭФ-2019 гендиректор компании Евгений Чудновский.

«Активно общаемся с Сахалином, потому что там тоже есть необходимость привлечения федерального оператора для обеспечения качества инфраструктуры и оказания услуги», - сказал Чудновский.

Он также подтвердил интерес холдинга к аэропорту Благовещенска.

«Активно смотрим на Благовещенск, команда губернатора готовит концессионный проект», - добавил он.

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», оператор одноименного аэропорта, принадлежит правительству Сахалинской области. Является базовым для авиакомпании «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)).

За счет средств областного бюджета (почти 7 млрд руб.) в аэропорту Южно-Сахалинска сейчас строится двухэтажный пассажирский терминал, который должны сдать к концу 2019 года. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 - международных линий.

ТАСС; 2019.09.04; НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ОТКРОЮТ В 2022 ГОДУ

Строительство нового пассажирского терминала в аэропорту Петропавловска-Камчатского (Елизово) планируется завершить в 2022 году. Об этом сообщил в среду гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову») Евгений Чудновский.

«У нас большая интернациональная группа архитекторов, которая работает над этим проектом. Инвестиции более 10 млрд рублей. Намерены закончить в 2022 году», - сказал Чудновский на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) во время сессии «Погружение в Дальний Восток. Новые возможности для бизнеса в сфере туризма».

Проект включает строительство нового пассажирского терминала площадью более 40 тыс. кв. м. Внутри него разместят четырехзвездочную гостиницу.

«[Поток] в 1,5 млн пассажиров в год - это минимальные параметры данного терминального комплекса», - добавил гендиректор холдинга.

«Аэропорты Регионов» - ведущий аэропортовый холдинг России. На сегодня в него входят международный аэропорт Кольцово (Екатеринбург), международный аэропорт Курумоч (Самара), международный аэропорт Стригино (Нижний Новгород), международный аэропорт Платов (Ростов-на-Дону) и аэропорт Гагарин (Саратов). Также управляющая компания реализует проекты модернизации аэропортов Петропавловска-Камчатского и Нового Уренгоя.

<https://tass.ru/ekonomika/6841682>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.04; РОСАВИАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ 2,5 МЛРД РУБ. В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА ТЫНДЫ В ПРИАМУРЬЕ

Росавиация объявила конкурс на разработку проекта реконструкции аэропортового комплекса Тынды (Амурская область), стоимость всех работ на объекте составит около 2,5 млрд рублей из средств федерального бюджета, следует из материалов на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена разработки проекта реконструкции аэропорта Тынды составляет 110 млн рублей. Работы должны быть выполнены до 31 декабря 2020 года.

Заявки принимаются до 26 сентября, подведение итогов намечено на 2 октября.

Застройщиком (техническим заказчиком) проекта выступает ФКУ «Аэропорты Дальнего Востока».

Согласно размещенному на сайте заданию, непосредственно реконструкция аэропортового комплекса намечена на 2022-2024 годы. Предполагаемая (предельная) стоимость строительства объекта - 2,512 млрд рублей (в т.ч. ПИР), средства федерального бюджета по ценам текущего года превысят 2,1 млрд рублей.

На эти средства планируется реконструировать и удлинить взлетно-посадочную полосу до 2,5 км и расширить до 45 м, а также усилить искусственное покрытие. Будут обновлены рулежные дорожки, перрон и здание аэропорта, павильона выдачи багажа. Предусмотрено строительство грунтовой патрульной автодороги вдоль ограждения, склада ГСМ с модульной автозаправочной станцией, нового гаража на 20 машин с ремонтным боксом, трансформаторной подстанции и другие сооружения.

Реконструкция аэропорта пройдет в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы».

Аэропорт Тынды расположен в 18 км севернее города. Суммарная пропускная способность аэровокзала составляет 100 пассажиров в час. Аэропорт не принимает дальнемагистральные широкофюзеляжные самолеты.