



Ежедневный мониторинг СМИ

11 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.09.10; В МИНТРАНСЕ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРДОВИИ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.11; «КАЖДЫЙ НОВЫЙ КОНТЕЙНЕР С ГРУЗОМ ДОСТАЕТСЯ В БОРЬБЕ»; ГЛАВА ОТЛК ЕРА АЛЕКСЕЙ ГРОМ О КОНТЕЙНЕРАХ И ЦИФРОВИЗАЦИИ.....	4
ТАСС; 2019.09.10; «АВТОДАТУ» СОБИРАЮТ В КОНСОРЦИУМ.....	9
ТАСС; 2019.09.10; В НОВОРОССИЙСКЕ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЦУ, ЧТОБЫ УМЕНЬШИТЬ ПРОБКИ НА ВЪЕЗД В ГОРОД.....	9
ТАСС; 2019.09.10; ВСЕ ДОРОГИ В РАЙОНЕ ПЕТРОЗАВОДСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО 2023 ГОДА.....	10
ТАСС; 2019.09.10; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ В ПЯТЬ РАЗ УВЕЛИЧИЛИ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В МОЗДОКСКОМ РАЙОНЕ.....	10
ТАСС; 2019.09.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ ОДНОЙ ИЗ УЛИЦ В ХАБАРОВСКЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ПЕРЕНЕСУТ СЛЕДУЮЩИЙ ГОД.....	11
ГУДОК; ЧИКИРКИНА ДАРЬЯ; 2019.09.10 ;СТУДЕНТАМ СОВЕДУЮТ ЧИТАТЬ ..	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.09.10; ЭЛЕКТРИЧКА - ПРЯМО К ВУЗУ; ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ ОБЛЕГЧАТ ЖИЗНЬ ДЕСЯТКАМ ТЫСЯЧ СТУДЕНТОВ.....	12
ТАСС; 2019.09.10; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ НА 426 МЛРД РУБЛЕЙ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА ЗА 2018 ГОД.....	13
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2019.09.11; В СОСТОЯНИИ ЭФФЕКТА: КАБМИН ОЦЕНИТ ВСЕ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ; ПРОВЕРКА ПО МЕТОДИКЕ МИНЭКА НЕОБХОДИМА ДЛЯ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ ОБ ОБЪЕМАХ ГОСПОДДЕРЖКИ СТРОЕК.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.09.11; К «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ВЫЗВАЛИ ИНСПЕКТОРА; GETT ПОЖАЛОВАЛСЯ НА СДЕЛКУ КОНКУРЕНТА	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.11; «МОСГОРТРАНС» ОШИБСЯ ВАГОНОМ; В СПОРЕ С АВТОВЛАДЕЛЬЦЕМ СУД СНИЗИЛ ТРЕБОВАНИЯ ГУП В ДЕСЯТЬ РАЗ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2019.09.10; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: ПОРА ГОТОВИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ К ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С БЕСПИЛОТНИКАМИ.....	20
ТАСС; 2019.09.10; ЧИСЛО ДТП С ЖЕРТВАМИ ПО ВИНЕ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ СНИЗИЛОСЬ В МОСКВЕ НА 32% С НАЧАЛА ГОДА.....	21
ТАСС; 2019.09.10; ТРИ ГОДА МЦК: ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ, БЕСПИЛОТНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» И 364 МЛН ПАССАЖИРОВ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; КАМАЗ ПОСТАВИТ 500 ГРУЗОВИКОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ К5 КОМПАНИИ-ПЕРЕВОЗЧИКУ С ЮГА РФ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; «ЯНДЕКС» МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ В МОСКВЕ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ.....	24
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.11; УГОЛЬЩИКОВ ПОМАНИЛИ СКИДКОЙ; ОАО РЖД МОЖЕТ РАСПРОСТРАНИТЬ ЕЕ НА ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; БЕЛОЗЕРОВ В ПРЕДДВЕРИИ 50-ЛЕТИЯ НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» III СТЕПЕНИ.....	25

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПРИНЯТ В I ЧТЕНИИ.....	26
ПРАЙМ; 2019.09.10; МИНТРАНС РФ ПОЯСНИЛ ПЛАНЫ ПО ПЕРЕХОДУ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ВАГОНОВ С 2021 Г.....	26
ТАСС; 2019.09.10; РЖД ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ С 2021 ГОДА МОГУТ ПЕРЕЙТИ НА БОЛЕЕ ДОЛГОВЕЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ШИРОКО НЕ ОБСУЖДАЛСЯ С ОПЕРАТОРАМИ ВАГОНОВ - ИСТОЧНИКИ.....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2019.09.10; ВЗЯЛИ В КОЛЬЦА; САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ЖДЕТ МАСШТАБНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; УГОЛЬЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ ЕЖЕКВАРТАЛЬНО ПЕРЕСЧИТЫВАТЬ Ж/Д ТАРИФЫ В ПРИВЯЗКЕ К МИРОВЫМ ЦЕНАМ - ВЛАСТИ КУЗБАССА.....	29
ТАСС; 2019.09.11; КРУИЗНЫЙ ТЕПЛОХОД «МУСТАЙ КАРИМ» СПУСТЯТ НА ВОДУ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ.....	30
ТАСС; 2019.09.10; МОСКВУ-РЕКУ ВОЗЬМУТ ПОД ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ К ЗАПУСКУ ГОРОДСКИХ РЕЧНЫХ ТРАМВАЕВ.....	31
РГ-НЕДЕЛЯ; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.09.10; ЛЕГЕНДА СЕРИИ 10081; ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ ИДЕТ ИЗ КАМЧАТКИ В ПЕТЕРБУРГ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СДАЛО ПЕРВЫЙ В СЕРИИ СУХОГРУЗ RSD59 ДЛЯ «ПОЛА РАЙЗ».....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ГТЛК ПРОВЕДЕТ НОВЫЙ КОНКУРС НА ПОСТАВКУ 5 ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ДЛЯ КРЫМА, ПЕРВЫЙ НЕ СОСТОЯЛСЯ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 2,9%, ДО 556,3 МЛН ТОНН.....	34
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ДМИТРИЙ ЛИТОВКИН ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.11; ДЕЛО — ДРОН: СИЛОВИКАМ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ; ПОСЛЕ НАДЕЛЕНИЯ ПОЛИЦИИ, РОСГВАРДИИ, ФСО И ФСБ ТАКИМ ПРАВОМ В АЭРОПОРТАХ И НА МИТИНГАХ СТАНЕТ БЕЗОПАСНЕЕ.....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.10; ЦЕНЫ ВСТАЛИ НА КРЫЛО ;ФАС ОПРОВЕРГАЕТ ДВУХЗНАЧНЫЙ РОСТ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ.....	36
ТАСС; 2019.09.10; ЧЕХИЯ ОЖИДАЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ИТОГОВ КОНСУЛЬТАЦИЙ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ С РОССИЕЙ.....	37
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.09.10; МИНТРАНС МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ О СПРАВКАХ ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ ПО РОССИИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; QATAR AIRWAYS МОЖЕТ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЮ, ЕСЛИ КАТАР И РФ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ОБ «ОТКРЫТОМ НЕБЕ».....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ЧАСТЬ РАБОТ ПО III ЭТАПУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЯКУТСКА ЗА 390 МЛН РУБ.....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» РАСШИРИЛ АЭРОВОКЗАЛ, ОТКРЫВ НОВЫЙ АТРИУМ ДЛЯ РОССИЙСКИХ РЕЙСОВ.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.09.10; АЭРОФЛОТ ПОДТВЕРДИЛ СТАТУС ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ УРОВНЯ «ПЯТЬ ЗВЕЗД».....	39
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.09.10; ДОРОГОЙ ЭКОНОМКЛАСС.....	40

ТАСС; 2019.09.10; В МИНТРАНСЕ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРДОВИИ

В рамках встречи, которая состоялась девятого сентября, **министр транспорта Евгений Дитрих** и глава Республики Мордовия Владимир Волков обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры Республики, следует из сообщения **Минтранспорта**.

В частности, говорилось о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». На сегодняшний день в план-график закупок **нацпроекта** включено 68 объектов из 68 запланированных, законтрактовано 62 объекта, уточняется в сообщении.

Также обсуждался ремонт аварийных мостов. В особенности отмечалась необходимость капитального ремонта моста через железнодорожные пути в Саранске и строительство автомобильного обхода Разуевки.

Помимо прочего, были подняты вопросы пригородных железнодорожных перевозок в Мордовии и дальнейшее развитие аэропорта Саранск.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1033083>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.11; «КАЖДЫЙ НОВЫЙ КОНТЕЙНЕР С ГРУЗОМ ДОСТАЕТСЯ В БОРЬБЕ»; ГЛАВА ОТЛК ЕРА АЛЕКСЕЙ ГРОМ О КОНТЕЙНЕРАХ И ЦИФРОВИЗАЦИИ

С этого года началась реализация комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, предусматривающего в том числе значительное ускорение железнодорожного контейнерного транзита. Как развивается движение транзитных потоков по РФ и сопредельным странам с российской шириной колеи (1520 мм), что тормозит его и где появляются новые грузы, “Ъ” рассказал гендиректор «Объединенной транспортно-логистической компании — Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) Алексей Гром.

— С июля разрешен транзит по РФ санкционных товаров при условии оборудования навигационными пломбами. Это эффективная мера?

— Мы были одними из инициаторов идеи. И мне кажется, это очень хорошая тема и для железных дорог, и для европейского трейдинга, который вскоре получит качественно новый сервис по грузам, запрещенным к ввозу в РФ, но разрешенным, например, в Китай. Кто-то скажет, что на общем фоне железнодорожных перевозок 10–20 тыс. контейнеров — это капля в море. Я же отвечу, что даже один контейнер с новой номенклатурой товаров на железной дороге — большой шаг вперед.

Каждый новый контейнер с грузом достается в борьбе. На прошедшей Мюнхенской логистической выставке мы с экспедиторами и грузовладельцами обсуждали будущий транзит санкционки. Обратная связь от европейских компаний была очень позитивной, причем позитивной с удивлением: как же так, Россия делает такой шаг навстречу!

Мы прекрасно понимаем, что любая война, включая санкционную, заканчивается миром. И очень важно здесь иметь мужество, а точнее, силы сделать шаг навстречу к скорейшему разрешению спора.

К тому же мы точно понимаем, что это в интересах всех: Китая, у которого есть спрос на эти грузы, стран с колеей 1520, получающих дополнительные объемы, и, конечно, производителей продукции в Европе. На следующем этапе нужно договориться с нашими соседями и акционерами из Белорусской и Казахстанской железных дорог, ведь если опломбирование будет только по России, это лишь частично решит проблему: навигационная пломба должна быть на всем пути следования.

— Как коллеги из Белоруссии и Казахстана относятся к идее цифровизации пломб?

— Я думаю, у каждого есть своя программа цифровизации и развития. Завтра наше слежение за грузом от станции к станции будет уже никому не нужно: клиент сам захочет осуществлять контроль со своего гаджета, планировать дальнейшие операции, не вставая с кресла, а в случае остановки движения — контролировать, как быстро оператор сервиса его возобновит.

Электронная пломба как навигатор: кто сегодня может представить управление машиной без навигатора? А пять лет назад это было в диковинку. Функция навигатора — это не только определение текущей позиции, но и много вопросов, связанных с сохранностью и безопасностью перевозки. Электронная пломба может содержать много разной информации для финансовой и иной отчетности.

Мы, кстати, предложили уже и российским, и белорусским, и казахстанским железнодорожникам использовать текущую базу перевозок ОТЛК ЕРА для пилотного тестирования навигационных пломб на наших маршрутах. Сделаем в ближайшее время несколько хороших тестовых отправок, и процесс пойдет динамичнее. Китайцы тоже наблюдают за цифровизацией пломб. У них есть свои технологии, но здесь нужно будет договариваться со всеми.

— Когда вы рассчитываете провести первую тестовую отpravку?

— В сентябре. Вместе с тем мы понимаем, что здесь должна быть проведена определенная технологическая, техническая и нормотворческая работа, потому что появление любого нового элемента, который является неотъемлемой частью перевозки, должно быть отражено в перевозочных документах.

— Предвидите ли вы какие-либо технические проблемы, связанные с размещением постов пломбирования в других государствах?

— Думаю, что вопрос возникнет, но не вижу проблемы. Для навешивания одного небольшого прибора размером с обычную пломбу дополнительной инфраструктуры не требуется. Вполне достаточно существующего штата на пограничных станциях. Но если вдруг железной дороге захочется нанять для этих целей других агентов... Даже мы готовы заняться этой задачей, понимаете? Мы знаем, что электронная пломба будет завтра востребована клиентами и даст очень хороший результат.

— Такие посты нужно делать на стороне клиента? В ЕС или в Китае?

— Если мы на данном этапе сделаем это на пространстве 1520, уже будет огромный шаг вперед. А на следующем этапе нужно пытаться договариваться и согласовывать технологии и с китайцами, и с европейцами. В итоге должна получиться сквозная технология.

— Насколько электронное опломбирование удорожает перевозку?

— А почему обязательно удорожание? Я считаю, что навигационная пломба должна удешевить перевозку. Вы представляете, какой массив новой аналитической информации получают движенцы, управленцы, логисты и грузовладельцы? Не удивлюсь, если использование навигационных пломб откроет какие-то новые, доселе неизвестные нюансы, например информацию о том, где происходят основные остановки, замедление движения.

Одна из главных статей затрат ОТЛК ЕРА — вагонная составляющая. Если благодаря навигационной пломбе оборот вагона сократится, это покроет все наши затраты на прибор и позволит сделать перевозку еще более конкурентоспособной.

Сейчас вопросам скорости движения железнодорожными администрациями уделяется беспрецедентно много внимания.

В предыдущие годы у нас был проект «Транссиб за семь дней». Очень хороший проект, но требования к скорости существуют и на других направлениях, помимо Транссиба. Есть огромное количество перевозок, которые на Транссиб не попадают или используют только его часть. Сегодня, например, мы пролетаем всю инфраструктуру 1520 за пять

дней! Следующий этап — уже меньше. Когда мы начинали в 2016 году, транзитное время превышало семь дней. Скорости растут. Когда-то было «80 дней вокруг света», теперь вот «Транссиб за семь дней». Дальше будет «еще быстрее».

— У вас очень брендовое мышление.

— Главное — не перепутать с «бредовым»! А брендинг в бизнесе никто не отменял. У железнодорожной индустрии здесь есть огромные возможности и простор для развития. Времена, когда железная дорога ассоциировалась с чем-то неприятным, облитым мазутом и не очень приятно пахнущим, закончились.

— Вы говорите о росте скорости, но грузоотправители, наоборот, жалуются, что Транссиб и БАМ. Это связано конкретно с маршрутами ОТЛК ЕРА, с тем, что груз — контейнеры?

— Это непростой вопрос, его нельзя рассматривать только с одной стороны. Мы все заинтересованы, чтобы сеть работала ритмично, эффективно и на больших скоростях. Зачастую грузоотправители жалуются на самих себя. Фундаментальная аксиома в том, что вагон не теряет в транзите, если он отправлен и разгружен вовремя и ему есть куда ехать за следующим грузом. То есть сама перевозка от пункта А до пункта Б — это не тот сегмент, где железная дорога теряет скорость: она теряется либо на пункте отправления, либо на пункте назначения, либо если непонятно, куда этот вагон отправлять. Мой личный опыт, а я был и крупным грузоотправителем, и оператором, подсказывает, что у каждого своя правда.

— У вас нет торможения на стадиях погрузки и разгрузки, потому что эти операции находятся вне вашей зоны ответственности?

— О каком торможении идет речь? Если о механическом или технологическом — конечно, такие инциденты присутствуют. Может локомотив сломаться, кран выйти из строя, может, не дай бог, произойти инцидент или другие форс-мажорные обстоятельства. Главное, чтобы не было торможения в принятии оперативных мер и решений. Мы для себя определили важнейший KPI: если вагон или контейнер без нашего понимания, почему это произошло, простаивает больше четырех часов, то это форс-мажор.

Наверное, любой специалист в области движения скажет, что у нас сравнительно свободный маршрут, который не пересекается с наиболее загруженными участками БАМа или Транссиба.

Тем не менее мы стараемся, чтобы этот маршрут технологично развивался. Да, у нас нет такой перезагрузки, как на Транссибе и БАМе, но наши поезда следуют через очень насыщенный пассажирским движением Московский регион.

Есть и другая проблема: пропускная способность инфраструктуры 1435 (мм, европейская ширина колеи.— “Ъ”). И зачастую мы упираемся в барьер, когда сопредельная европейская инфраструктура не забирает наши составы с контейнерами так быстро, как нам хотелось бы, и не отдает нам наши вагоны так же быстро.

— Ранее вы рассказывали, что для нейтрализации неспособности европейской колеи принять вагоны возник маршрут через Калининград. Как развивается этот проект?

— Маршрут развивается, но мы бы хотели, чтобы процессы шли еще лучше. После того как мы в Мюнхене сделали презентацию маршрута, который при необходимости позволяет с использованием short sea (коротких морских перевозок.— “Ъ”) объехать узкие места на европейской транспортной инфраструктуре, интерес был огромный. Мы уже протестировали маршрут, показали технологические преимущества и сейчас, после проведения мини road show в провинциях Китая, будем активно предлагать клиентам использовать эту возможность. Интерес большой, и есть всесторонняя поддержка — и от Европы, и от властных структур в РФ, от губернатора Калининградской области.

— Кто из морских перевозчиков работает с вами на short sea?

— Конкретная работа велась пока с одним перевозчиком, но желающих много. Есть возможность выбирать. Но, учитывая нашу бизнес-модель, основной выбор за

грузовладельцем. Думаю, что мы в состоянии договориться и наладить нормальную работу с любым.

Я даже не знаю, есть ли иной сегмент наземных перевозок, который растет так же активно, как перевозки транзитом по евразийским железным дорогам.

Понятно, сейчас динамика не такая, какая была три года назад,— уже не по 100%, расти тяжелее, но позитивная динамика сохраняется. И если пять лет назад, в самом начале зарождения проекта ОТЛК, многие скептически относились к цифре 1 млн TEU, я думаю, что по итогам 2019 года мы все вместе, наверное, половину пути к этому миллиону пройдем.

— Какие у вас прогнозы по 2019 году?

— Мы прогнозируем рост на 25%.

— А сколько это в TEU?

— Примерно 70 тыс. Если говорить понятными категориями, мы к нашему сервису добавляем по два поезда. Было 12 — станет в среднем 14 ежедневно. Конечно, привлекать новые объемы становится сложнее, но благодаря этому, еще раз говорю, нам постоянно нужно находить и внедрять новые фишки в работе, чтобы клиентов становилось больше.

Гром Алексей Николаевич

Читать далее

Нужно искать новые схемы доставки по железной дороге. Например, когда ты должен вернуть свой порожний контейнер через Москву — в Москве его загрузить и отправить в Китай. Или в Новосибирске, в Тобольске, в Красноярске. Мы попробовали эти новые схемы доставки на тот парк контейнеров, который начал образовываться у китайцев в Европе: они же не хотят платить за его возврат. Поэтому мы к ним пришли и сказали: давайте вот так вот, по ломаным схемам. Да, это будет не транзитная перевозка, но вы вернете свой контейнер, а мы вернем свой вагон обратно под загрузку вашего груза и постараемся сделать процесс экономически выгодным и целесообразным для всех участников. Начались первые отгрузки: мы уже сделали с начала года почти 100 таких поездов. Это хорошая точка роста для производителей продукции в крупных российских городах: у них появляется транспортное средство, которое по оптимальной цене можно загрузить продукцией и отправить на рынок сбыта в Китай.

— А кто что везет на обратной загрузке?

— Все везут. В Белоруссии, которая нам наиболее близка географически и является нашим акционером, пищевые предприятия, молочная, кондитерская промышленность открывают для себя новые рынки сбыта в Китае. За весь прошлый год мы организовали перевозку всего 100 контейнеров, в этом году объем уже приближается к тысяче. Если говорить про Западную и Восточную Сибирь, там высоко контейнеризируема продукция деревообрабатывающей промышленности, пиломатериалы. Есть продукция химической промышленности, пищевая.

— Парка вам хватает?

— Парк фитинговых платформ у нас второй по численности на всем пространстве 1520, есть даже небольшой запас. Он у нас не стоит, поскольку мы внедрили ломаные схемы доставки контейнеров с продукцией в Китай. Если объемы будут подтверждаться в соответствии с нашими прогнозами, мы, конечно, будем увеличивать парк в управлении.

— У вас были планы по закупке подвижного состава.

— Эти планы сохранились. Более того, мы начали их реализацию. Мы делаем это по классической схеме финансового лизинга, и первые 200 вагонов у нас уже работают. Следующий этап, который предварительно согласован акционерами,— довести количество вагонов до 1 тыс. единиц, а дальше посмотрим.

— 1 тыс. вагонов будет к какому времени?

— Это пока предварительно одобренный план, будем принимать решения по мере необходимости. Думаю, что где-то к концу следующего года будет в общей сложности 1 тыс. фитинговых платформ на условиях финансового лизинга. По нашей оценке, это будет 20–25% от потребного парка.

— Когда акционеры это согласовали?

— Недавно. Эти вагоны будут находиться за балансом компании ОТЛК ЕРА. Фактически они к нам поступят на семь лет в операционную аренду.

— Кто ими будет владеть?

— Лизинговая компания купит фитинговые платформы, а нам сдаст в лизинг с возможностью выкупа через семь лет.

— Сам факт закупки платформ ОТЛК ЕРА означает, что модель «без активов» не очень хорошо работает?

— Нет, я так не могу сказать. Мы по-прежнему работаем в рамках модели «без активов», и она приносит хороший результат. Повторюсь — работа на условиях финансового лизинга не подразумевает прямое владение активом. У нас есть по крайней мере семь лет, чтобы принять решение, изменять модель или нет. Может, ситуация изменится, и решение будет принято раньше. Пока такой необходимости нет.

— В прошлом году вы говорили, что теоретически возможна покупка или аренда терминалов в Казахстане. Эта концепция получила развитие?

— Действительно, такая развилка стратегии есть, но пока в этом нет необходимости. Нас устраивает, что сегодня терминалами управляют наши акционеры.

— Какая стратегическая задача на 2025 год по контейнерам?

— Цель не поменялась: мы хотим отправлять миллион транзитных TEU ежегодно, и именно в 2025 году должны этого достичь.

— Вы ожидаете, что превысите план?

— Само по себе достижение миллиона, на мой взгляд, достаточно трудновыполнимая задача. На ваш вопрос, сможем ли мы его перевыполнить, я смогу вам точно дать ответ где-то в марте 2024 года.

— А насколько больше вы бы могли везти?

— Везут железнодорожные перевозчики, и сегодня с учетом парка в управлении ОТЛК ЕРА они могли бы везти на 25–30% больше. К сожалению, не все разделяют наш оптимизм, и даже наши китайские коллеги прогнозируют рост в этом году не более 10% по отношению к прошлогодним цифрам.

— Заметны ли уже результаты усилий владельцев инфраструктуры 1520 по интенсификации развития контейнерного транзита?

— Думаю, не заметить это сложно. Объемы говорят сами за себя. Но я бы не стал отдавать пальму первенства в этих вопросах кому-то одному, будь то перевозчик из стран колеи 1520 или оператор в Европе или Китае. Как никогда синхронно и вовремя сработал фактор объединенных целей и совместных действий почти всех главных участников перевозок.

Идея развития континентального железнодорожного транзита — это и бизнес, и геополитика, и технологии, и инфраструктура.

Но главное — она объединяет страны, компании и людей из различных уголков Евразии. Если есть еще и финансовый результат — о чем еще можно мечтать? Ты занимаешься любимым и полезным делом, а тебе за это еще и платят! Я лично так себе представлял счастливое будущее.

Еще, конечно, мотивирует возможность видеть результаты деятельности уже сегодня, а не через сто лет. И это не только про растущие цифры объемов перевозок. Недавно мы проводили совещание на границе Казахстана и России: как увеличить объем перевозок, убрать лишние простои и сократить общее время на обработку грузов. А утром поступил звонок от одного из местных руководителей: он посчитал эффект от роста перевозок не в рублях, а в количестве дополнительных локомотивных бригад для растущего объема. Для

него главная мотивация — новые 29 бригад, а значит, новые рабочие места для машинистов, приемосдатчиков, дежурных по станции и т. п.

— То есть первичен не завод в степи, а железная дорога, у которой потом завод построят?

— Однозначно. Завод в степи как супермаркет на необитаемом острове. Без путей сообщения продукция завода останется невостребованной либо неконкурентной. Идеально, конечно, развивать и то и другое синхронно. Но у нас частенько все наоборот: сначала завод, а потом дорога. Конечно, отчасти это связано с тем, что у нас страна очень большая и для нас железная дорога — это действительно 80% в грузообороте. Поэтому и отношение такое — железная дорога должна справиться в любом случае. Но есть элементарные рамки возможностей, точнее пропускная способность инфраструктуры. И к ней надо относиться бережно и расходовать ее эффективно. Она ничуть не меньше «Газпрома» является нашим национальным достоянием.

<https://www.kommersant.ru/doc/4087709>

ТАСС; 2019.09.10; «АВТОДАТУ» СОБИРАЮТ В КОНСОРЦИУМ

Рабочая группа Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» предлагает создать консорциум для реализации платформы «Автодата», об этом пишет газета «Коммерсантъ».

Платформа «Автодата» позволит собирать большие данные (Big Data) с эксплуатируемого в России автотранспорта, включая данные о функционировании бортовых систем, поведении водителя и взаимодействии с инфраструктурой, а также создаст цифровую среду для поддержки движения транспорта с различными степенями автоматизации по дорогам общего пользования. Ожидается, что это позволит создать целый ряд инновационных сервисов.

С предложением присоединиться к консорциуму по реализации проекта «Автодата» рабочая группа НТИ «Автонет» предложила Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), пишет «Ъ». Как следует из письма, в консорциуме предполагается участие как органов власти, так и бизнеса: автопроизводителей, эксплуатантов автодорог, страховых, IT- и телекоммуникационных компаний.

По оценке Ассоциации участников рынка больших данных (АБД), его объем в России можно оценить в 10–30 млрд руб. в год, в течение пяти лет он может вырасти до 300 млрд руб. Опрошенные «Ъ» эксперты отмечают озабоченность участников рынка вопросами прав собственности на собираемые данные, их защищенности и приватности.

Как сообщал ранее ТАСС, законопроект о правовом статусе «больших данных» с автомобилей должен быть разработан до конца этого года. Основными обсуждаемыми идеями является наделение правом собственности на данные водителей и обеспечение недискриминационного доступа для других участников платформы «Автодата».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1032421>

ТАСС; 2019.09.10; В НОВОРОССИЙСКЕ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ УЛИЦУ, ЧТОБЫ УМЕНЬШИТЬ ПРОБКИ НА ВЪЕЗД В ГОРОД

Улицу Видова в Новороссийске открыли после реконструкции по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги». Ее расширили и организовали движение в двух направлениях, что позволит решить проблему пробок на въезд и выезд в портовый город, а также при движении по нему, сообщила пресс-служба администрации Краснодарского края.

«В рамках дорожного **нацпроекта** [«Безопасные и качественные дороги»] в Новороссийске завершили реконструкцию улицы Видова. После реконструкции проезжая часть дороги улицы Видова расширена до 17,5 м, организовано двустороннее движения автотранспорта<...> Благодаря реализации **нацпроекта** Новороссийск получил

обновленную, комфортную и безопасную дорогу протяженностью 2,5 км», - говорится в сообщении.

Ранее движение по улице Видова было организовано только в одном направлении.

По данным администрации Краснодарского края, Новороссийску на строительство и реконструкции дорог ежегодно будет выделяться по **нацпроекту** 550 млн рублей на условиях софинансирования с городским бюджетом. В 2019 году в городе уже привели в порядок 10 участков дорог протяженностью 14,1 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1034207>

ТАСС; 2019.09.10; ВСЕ ДОРОГИ В РАЙОНЕ ПЕТРОЗАВОДСКА ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО 2023 ГОДА

Все региональные дороги, расположенные вокруг Петрозаводска, приведут в нормативное состояние в ближайшие годы по разным программам, в том числе по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом во вторник сообщили в пресс-службе главы Карелии.

«В ближайшие два - три года все региональные дороги вокруг Петрозаводска будут приведены в нормативное состояние», - говорится в сообщении со ссылкой на главу республики Артура Парфенчикова.

По линии национального проекта в 2020 году планируется отремонтировать 21,7 км дороги Крошнозеро - Эссойла, 1,2 км подъезда к посеку Дорожников Медвежьегорского района. Со следующего года начнется поэтапная реконструкция участка длиной 21 км дороги Педасельга - Ладва - Ветка от поселка Педасельга до поселка Ладва. В правительстве также напомнили о будущем поэтапном капремонте дороги Петрозаводск - Ошта», которая в этом году перешла на федеральный баланс. Последний участок на этой трассе планируется сделать до 2023 года.

В 2022 году власти намерены заняться подъездными дорогами к населенным пунктам, где находятся дачные кооперативы у многих петрозаводчан: дороги Заозерье - Пиньгуба, Петрозаводск - Лососинное, Лососинное - Машезеро, а также дорога к деревне Нижние Виданы. Начальник управления автодорог Карелии Виктор Рассыпнов также заявил о перспективе строительства путепровода через железную дорогу около поселка Мелиоративный, расположенного в 14 км от Петрозаводска, где часто скапливается пробка из машин, пропускающих железнодорожный состав.

«Мы понимаем необходимость этих территорий для развития Петрозаводска. По мере приведения в порядок дорог будет развиваться индивидуальное жилищное строительство на территориях, примыкающих к городу», - отметил Парфенчиков.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1038457>

ТАСС; 2019.09.10; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ В ПЯТЬ РАЗ УВЕЛИЧИЛИ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В МОЗДОКСКОМ РАЙОНЕ

Финансирование работ по ремонту дорог отдаленного Моздокского района Северной Осетии, жители которого с жалобами обращались на прямую линию президента РФ, увеличено в разы, сообщил ТАСС во вторник председатель комитета дорожного хозяйства республики Тариель Солиев.

«Перед комитетом дорожного хозяйства поставлена задача привести их [дорожные сети Моздокского района] в надлежащее состояние. Для ее решения каждый год, независимо от расчета выделяемых субсидий, на эти цели будут направляться дополнительно средства. Если по расчетам Моздокскому району необходимо 40 млн рублей, то выделяется по 200 млн рублей», - сказал он, отвечая на вопрос о принимаемых правительством региона мерах.

По данным комитета, была подготовлена проектно-сметная документация и в рамках проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» начата реконструкция

автодороги, соединяющей Владикавказ с Моздокским районом. Ее протяженность 101 км, сейчас реконструируется участок в 57,76 км. После 1 декабря 2020 года, когда работы будут завершены и трасса сдана в эксплуатацию, время следования из Владикавказа в Моздок сократится почти в два раза.

Ранее в пресс-службе главы и правительства республики сообщали, что на дорогу между Владикавказом и Моздоком направляется 2,1 млрд рублей, 93% этих средств будут выделены из федерального бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1038871>

ТАСС; 2019.09.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ ОДНОЙ ИЗ УЛИЦ В ХАБАРОВСКЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ПЕРЕНЕСУТ СЛЕДУЮЩИЙ ГОД

Реконструкция улицы Тихоокеанской в Хабаровске, запланированная по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» на 2019 год, начнется в следующем году из-за неготовности проекта. Об этом сообщила пресс-служба администрации Хабаровска во вторник. Тихоокеанская - одна из улиц, связывающая центр города с его северной частью. «Реконструкция улицы Тихоокеанской в Хабаровске сорвана проектировщиками. За невыполнение условий контракта обещанного проекта город так и не получил - фирма, осуществлявшая проектирование, занесена в реестр недобросовестных поставщиков услуг», - говорится в распространенном релизе.

Выделенные на несостоявшуюся реконструкцию более 100 млн рублей будут направлены на ремонт других дорог. В план ремонтных работ по **нацпроекту** вместо Тихоокеанской дополнительно включены восемь улиц общей протяженностью в 48,5 км. Это Сигнальная, Вяземская, Данчука, Знаменщикова, Комсомольская, Кочнева, Панфиловцев и Хасановская улицы. Их строители приведут в порядок в этом году. Подрядчики уже определены, это местные компании.

«Также будет заказан новый проект реконструкции Тихоокеанской. Конкурс по определению подрядчика пройдет до конца года. Дорожная техника сможет приступить к работам только в 2020 году», - уточняется в сообщении.

Всего по **нацпроекту** в Хабаровске уже отремонтированы 23 объекта из 39 запланированных. Из-за недочетов в проектной документации задерживается ремонт еще одной улицы - Краснореченской. Сейчас откорректированный проект проходит госэкспертизу, и в ближайшее время работы там будут возобновлены. Изменения, внесенные инженерами, касаются 3,5 километров ливневой канализации, которая должна будет освобождать Краснореченскую от воды. Работать строители будут в жестком графике, чтобы успеть все завершить согласно планам в этом году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1032999>

ГУДОК; ЧИКИРКИНА ДАРЬЯ; 2019.09.10 ;СТУДЕНТАМ СОВЕТУЮТ ЧИТАТЬ

В МОСКВЕ 6 СЕНТЯБРЯ НАГРАДИЛИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И лауреатов V МЕЖДУНАРОДНОГО КОНКУРСА «УНИВЕРСИТЕТСКАЯ КНИГА - 2019» ПО НАПРАВЛЕНИЮ «ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА».

Подведение итогов конкурса изданий для транспортных вузов, который проводят Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте (УМЦ ЖДТ) и **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, стало частью деловой программы XXXII Московской международной книжной выставки-ярмарки на ВДНХ.

В этом году в конкурсе участвовали 28 организаций и 26 авторов. Свои издания традиционно представили и отраслевые вузы, среди которых восемь российских ГуПСов и **Российский университет транспорта (МИИТ)**, а также Белорусский государственный университет транспорта, Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева и

Казахский государственный университет путей сообщения, Кыргызский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры им. Н. Исанова.

По словам начальника редакционно-издательского отдела УМЦ ЖДТ Наталии Котенко, экспертам пришлось оценить в общей сложности 185 бумажных и электронных изданий самых разных жанров и тематики.

«На суд жюри были представлены не только научно-технические издания, но и историческая и художественная литература. Был даже сборник стихов с названием «Любовью полон каждый миг». Он получил диплом II степени в номинации «Вместе с книгой мы растем», - рассказала «Гудку» Наталия Котенко. - Среди исторических изданий с прекрасной полиграфией - альбомы «Исаакиевский собор. Из собрания высочайших утвержденных рисунков и чертежей» и «Из собрания Августина Де Бетанкура: материалы и иллюстрации из редких книг» - оба из серии «Золотой фонд библиотеки Петербургского государственного университета путей сообщения имени императора Александра I». А были совсем скромные издания, но единственные в своем роде, с уникальной тематикой. Например, монография из Уральского государственного университета путей сообщения «Деривационный и номинативный потенциал лексической системы языка».

Конкурсные работы жюри оценивало по нескольким критериям: редакционно-издательская подготовка, язык и стиль, соответствие жанрам, иллюстративный материал, дизайн, технико-полиграфическое исполнение, новизна и актуальность на книжном рынке.

Дипломы лауреатов конкурса присуждались по 22 номинациям. Безусловными лидерами по числу наград стали в итоге три университета путей сообщения: Петербургский, Ростовский и Уральский.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1476507>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.09.10; ЭЛЕКТРИЧКА - ПРЯМО К ВУЗУ; ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ ОБЛЕГЧАТ ЖИЗНЬ ДЕСЯТКАМ ТЫСЯЧ СТУДЕНТОВ

Запуск двух первых Московских центральных диаметров, который намечен на ноябрь этого года, сделает более удобным перемещение по городу для 3,7 миллиона жителей Москвы и Подмосковья. Сквозные маршруты пройдут через 45 районов Москвы и шесть областных городов. А к десяткам тысяч студентов, чьи институты оказались вблизи станций МЦД, электрички придут почти к подъезду вузов.

Как выяснил корреспондент «РГ», в пешей доступности от станций МЦД расположены более 40 столичных вузов. Воспользовавшись диаметрами студенты и сотрудники смогут, например, добраться сразу до двух корпусов Первого Московского государственного медицинского университета им. И. М. Сеченова, расположенных на Можайском Валу и на Складочной улице. В первом случае удобно будет выйти на станции Фили (МЦД-1), а во втором - на станции Марьяна Роща (МЦД-2). Еще два крупных университета оказались в паре минут ходьбы от станции Красный Балтиец (МЦД-2) - Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) и **Российский университет транспорта (МИИТ)**. Кроме того, от станции Рижский вокзал (МЦД-2) удобно будет дойти до корпуса Высшей школы экономики (ВШЭ) на Трифоновской улице.

«Недалеко от Рижского вокзала у нас находится крупный корпус. Сейчас студенты и преподаватели в основном добираются туда на метро, пользуясь перегруженной Калужско-Рижской линией. Когда появится альтернатива в виде диаметра, то студенты с удовольствием переседают на электричку», - рассказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин. По его словам, в данном случае речь идет о перераспределении пассажиропотока. Похожий эффект наблюдался, когда Москва запустила магистральные наземные маршруты. Существенная часть студентов и преподавателей, которые добирались до ВУЗа с юго-запада, пересели с

подземки на 144-й автобус, с северо-запада - на 904-й.

Но стоит отметить, что некоторые учебные заведения, у которых, как считают в столичном дептрансе, улучшится транспортная доступность с запуском диаметров, все-таки находятся не близко от станций МЦД. Например, от станции Москва-Товарная (МЦД-2) до корпуса Московского энергетического института на Красноказарменной улице идти пешком порядка 30 минут. Как решить проблему? Этот вопрос «РГ» адресовала руководителю департамента транспорта Максиму Ликсутову. «Мы посчитали, что по первым двум диаметрам будет реорганизовано движение более 40 маршрутов наземного транспорта. Такая работа уже идет», - ответил он.

<https://rg.ru/2019/09/10/reg-cfo/centralnye-diametry-oblegchat-zhizn-desiatkam-tysiach-studentov.html>

ТАСС; 2019.09.10; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА НАРУШЕНИЯ НА 426 МЛРД РУБЛЕЙ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ БЮДЖЕТА ЗА 2018 ГОД

Объем нарушений, выявленных при проверке исполнения бюджета за 2018 год, составил 426,2 млрд рублей, говорится в отчете Счетной палаты.

«Объем нарушений, выявленных Счетной палатой, составил 426,2 млрд рублей. По сравнению с 2017 годом общая сумма выявленных нарушений уменьшилась на 121,1 млрд рублей, или на 22,1%», - говорится в отчете.

По данным ведомства, самый большой объем нарушений в 2018 году выявлен при использовании средств федерального бюджета, а также при оказании услуг населению госучреждениями - 73,6 млрд рублей, при госзакупках - 18,7 млрд рублей, неправильного отражения в учете фактов хозяйственной жизни - 308 млн рублей, использовании средств федерального бюджета без достижения социально-экономического результата - 9,1 млн рублей, объем иных нарушений - 16,4 млн рублей.

Госпрограммы

Ни одна из госпрограмм в 2018 году не была исполнена с высокой степенью эффективности, говорится в отчете.

«По оценке Счетной палаты, средний уровень эффективности установлен по 21 госпрограмме, низкий уровень эффективности - по 7 госпрограммам. Высокий уровень эффективности по госпрограммам не установлен. Не подлежали оценке эффективности 12 госпрограмм, у которых доля показателей, не имевших фактического значения, в общем объеме показателей превышает 10%», - говорится в материалах Счетной палаты.

По данным ведомства, по состоянию на 1 января 2019 года на низком уровне (менее 90%) исполнены расходы по 10 госпрограммам: Управление государственными финансами, «Развитие Крыма», «Внешнеполитическая деятельность», «Воспроизводство и использование природных ресурсов», «Управление федеральным имуществом», «Развитие физической культуры и спорта», культуры и туризма, фармацевтической промышленности, «Реализация национальной политики», «Космическая деятельность».

В то же время, как отмечается в отчете, в 2018 году Минэкономразвития РФ оценило как высокую эффективность реализации по 22 госпрограммам, выше среднего уровня - по 13 госпрограммам, ниже среднего уровня - по 4 госпрограммам, низкую - лишь по 1 госпрограмме - «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ». Указанные показатели существенно превышают оценки за 2017 год, отмечает ведомство.

«Несмотря на положительные изменения, внесенные Минэкономразвития в методологию оценки эффективности госпрограмм, по мнению Счетной палаты, учет прогнозных значений показателей при высоком весовом коэффициенте оценки показателей на уровне госпрограмм приводит к завышению интегральных оценок, диапазоны которых, как и в прошлые годы, определены расчетным путем по итогам года», - говорится в отчете.

Ведомство отмечает, что при оценке эффективности госпрограмм министерство рассматривает только уровень кассового исполнения федерального бюджета «и не

принимаются во внимание другие качественные показатели исполнения федерального бюджета».

Также Счетная палата отмечает низкий уровень кассового исполнения и достижения показателей по направлению госпрограмм «Инновационное развитие и модернизация экономики» (уровень кассового исполнения - 93,2%, уровень достижения показателей - 64,3%).

«Сформированные на 2018 год госпрограммы содержали системные недостатки, в том числе: отсутствие показателей или несоответствие их значений показателям указов президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года, несоответствие документам стратегического планирования, неконкретность целей, несогласованность целей и задач, слабовыраженная или заниженная динамика показателей, значительное их количество (около 2 тыс.) и высокая доля показателей с поздними сроками формирования статистических данных», - отмечает ведомство.

Контроль приоритетных проектов

Приоритетные проекты в 2018 году реализовывались в условиях многочисленных изменений в их паспортах и показателях, что затрудняло мониторинг их исполнения. Результаты выборочного мониторинга показывают, что отдельные контрольные этапы не выполнены или выполнены с нарушением сроков, говорится в отчете Счетной палаты РФ об исполнении федерального бюджета за 2018 год.

«Реализация приоритетных проектов (программ) осуществлялась в условиях многочисленных изменений как параметров, содержащихся в паспортах, так и показателей их сводных планов. Это затрудняло мониторинг хода исполнения приоритетных проектов (программ). Результаты выборочного мониторинга Счетной палаты показывают, что отдельные контрольные точки, предусмотренные паспортами приоритетных проектов и сводными планами, не выполнены, выполнены не в полном объеме либо с нарушением сроков», - говорится в отчете.

По данным Счетной палаты, в соответствии с паспортами 25 приоритетных проектов бюджетные ассигнования на их реализацию составляют 205,7 млрд рублей. «Расходы на реализацию приоритетных проектов исполнены в сумме 199,6 млрд рублей, или 93,6% показателя сводной росписи с изменениями. По двум приоритетным проектам расходы исполнены ниже 50% («Развитие экспортного потенциала российской системы образования» (29,8% показателя), «Повышение производительности труда и поддержки занятости» (47,7%)», - говорится в материалах контрольного ведомства.

Резервы для бюджета

Счетная палата РФ видит резервы для дополнительных поступлений доходов в федеральный бюджет, говорится в отчете контрольного ведомства по исполнению федерального бюджета за 2018 год.

«Проверки Счетной палаты показывают, что имеются резервы дополнительных поступлений в федеральный бюджет», - говорится в отчете.

По мнению контрольного ведомства, дополнительные поступления могут быть получены в результате сокращения неэффективных льгот и преференций, принятия комплекса мероприятий в части сокращения теневого сектора экономики, повышения качества администрирования НДС.

По данным ведомства, в 2018 году в федеральный бюджет (за исключением доходов, полученных за рубежом) поступил 31 вид доходов, не учтенных в уточненном прогнозе, на общую сумму 9,6 млрд рублей; по 126 видам доходов прогноз превышен более чем на 15%. В то же время по 51 виду доходов поступление составило менее 85% прогнозируемых сумм.

По данным Счетной палаты, наибольший объем неисполненных бюджетных назначений (более 100 млрд рублей) установлен в 2018 году по разделам «Национальная оборона» - 236 млрд рублей, или 7,7% показателей, «Национальная экономика» - 167, 1 млрд рублей

(6,5%), «Общегосударственные вопросы» - 154,9 млрд рублей (11%).

«На низком уровне (менее 90%) исполнены расходы по 13 главным распорядителям средств федерального бюджета: Федерального агентства по делам национальностей, **Федерального агентства морского и речного транспорта**, Минобрнауки, **Федерального агентства воздушного транспорта**, Минюста, Минкульта, Роскосмоса, Минпромвещения, Федерального агентства по недропользованию, Минэнерго, Минспорта, Федерального агентства водных ресурсов, Минэкономразвития РФ», - говорится в отчете.

Счетная палата отмечает, что дополнительные поступления в доход федерального бюджета также могли бы быть обеспечены в результате принятия более действенных мер по погашению имеющейся задолженности по налогам, пошлинам и сборам, взысканию доначисленных платежей по результатам контрольной работы, сокращению неэффективных налоговых льгот и освобождений.

«На 1 января 2019 года совокупная задолженность по федеральным налогам и сборам с учетом пеней и штрафов (включая недоимку), таможенным платежам составила 1,25 трлн рублей. Задолженность перед бюджетной системой Российской Федерации по федеральным налогам и сборам с учетом пеней и штрафов, администрируемых налоговыми органами, составила 1,19 трлн рублей, в том числе недоимка - 383,2 млрд рублей; задолженность по уплате таможенных платежей - 51,2 млрд рублей, в том числе по пеням и штрафам - 20,6 млрд рублей», - поясняет ведомство.

Наибольшие суммы дебиторской задолженности по доходам сложились у ФНС России (31,5% общей суммы дебиторской задолженности), Рослесхоза (14,9%), ФТС России (9,8%), ФССП России (9,2%), Минобороны России.

Резервом увеличения доходов федерального бюджета, по мнению Счетной палаты, является также повышение качества таможенного контроля в части повышения эффективности проверки соблюдения участниками внешнеэкономической деятельности таможенного законодательства, полноты и достоверности заявленных сведений, полноты уплаты таможенных платежей, применения льгот по уплате таможенных платежей; совершенствования контрольных функций за достоверным декларированием таможенной стоимости товаров.

Кроме того, ведомство видит потенциал поступления в бюджетную систему доначисленных платежей по итогам контрольных мероприятий налоговых органов, повышения эффективности администрирования доходов федерального бюджета в виде прибыли, приходящейся на доли в уставных (складочных) капиталах хозяйственных товариществ и обществ, или дивидендов по акциям, принадлежащим государству, доходов от перечисления части прибыли ФГУП, остающейся после уплаты налогов и иных обязательных платежей ФГУП.

<https://tass.ru/ekonomika/6872195>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2019.09.11; В СОСТОЯНИИ ЭФФЕКТА: КАБМИН ОЦЕНИТ ВСЕ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ; ПРОВЕРКА ПО МЕТОДИКЕ МИНЭКА НЕОБХОДИМА ДЛЯ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ ОБ ОБЪЕМАХ ГОСПОДДЕРЖКИ СТРОЕК

Правительство нашло способ более оптимально использовать средства бюджета. Новые транспортные мегапроекты будут оценивать по специальной методике, которая выявит социально-экономические эффекты от их реализации. После проверки каждого планируемого мероприятия будет приниматься решение о формах и объеме его господдержки. Об этом говорится в письме первого вице-премьера Антона Силуанова президенту Владимиру **Путину** (есть у «Известий»). Так, планируется провести оценку магистралей Европа — Западный Китай, трассы М-7 и ВСМ Москва — Санкт-Петербург.

В Минэке подчеркнули: результаты проверок будут носить рекомендательный характер. То есть признание стройки неэффективной не будет означать ее нереализацию. Опрошенные «Известиями» эксперты заявили, что это снижает целесообразность оценок. Что это даст ВВП

Минэкономразвития подготовило проект постановления об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от строительства транспортных проектов с господдержкой. Документ направлен на выполнение плана по ускорению темпов роста инвестиций в основной капитал и повышению их доли в ВВП до 25%, указал Антон Силуанов в письме Владимиру Путину. В нем также говорится, что результатом использования этой методики станет повышение эффективности принимаемых решений, а также производительности капитала.

Так, новый документ позволит выяснить, сколько составит прирост ВВП и поступления в бюджет от реализации той или иной транспортной стройки, говорится в пояснительной записке к проекту постановления (есть у «Известий»). В случае автодорог будут оцениваться экономия времени в пути пассажиров и грузов, повышение безопасности, а также агломерационный эффект, сообщили «Известиям» в пресс-службе Минэкономразвития. Кроме того, с помощью методики станет возможным вычислять размер внебюджетного финансирования мероприятий и долю использования в них российской продукции.

Минэкономразвития уже оценило по новому документу высокоскоростную магистраль Москва–Казань. В министерстве не привели результаты этой проверки, но заявили, что также планируется изучить объекты, включенные в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (КПМИ) до 2024 года. Среди них, в частности, трасса М-7 и магистраль Европа — Западный Китай. Их планируется оценить до 1 июля 2020 года, говорится в проекте методики. На реализацию КПМИ из бюджета выделяют 6,35 трлн рублей. В министерстве добавили, что будет проверяться еще и не входящая в **комплексный план** ВСМ Москва — Санкт-Петербург.

В Минэке отметили, что окончательное утверждение проекта методики состоится осенью 2019 года, после уточнения формулировок и определений. В разработке документа участвовали также Минфин, **Минтранс** и аналитический центр при правительстве, но на вопросы «Известий» ни одно из учреждений не ответило, переадресовав их Минэку.

Просто рекомендация

Какие меры могут быть приняты по итогам проверки инфраструктурных проектов с помощью методики — пока неясно. Антон Силуанов в письме президенту написал, что проведение оценки необходимо для принятия решения об объемах и формах господдержки строительства. Однако в Минэкономразвития заявили, что об отказе от реализации проектов КПМИ или пересмотре самого плана в данный момент речи не идет: получаемая с помощью методики оценка — лишь один из показателей, рассматриваемых при вынесении итогового вердикта о целесообразности стройки.

Осенний марафон

В «фокусе» трасса М11 из Москвы в Санкт-Петербург — один из главных инфраструктурных проектов в новейшей истории России — заработает в полную силу в сентябре. Общая протяженность автомобильной дороги — 684 километра.

— Окончательное решение по тому или иному проекту остается на усмотрение заинтересованных сторон, — подчеркнули в ведомстве.

Рекомендательный характер результатов оценки социально-экономических эффектов говорит о желании министерства снять с себя ответственность, отметил генеральный директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Кроме того, по его словам, существует риск неточностей в расчетах по методике: эксперты Минэкономразвития вряд ли собираются проводить «полевые» исследования и будут опираться на официальную информацию. В итоге картина экономических эффектов

может получиться «мифической», предполагает эксперт.

Если итоговые цифры можно просто принять к сведению и в результате сделать по-своему, разработка методики теряет смысл, уверен директор института стратегического анализа ФБК Grand Thornton Игорь Николаев. Тем не менее сам документ он оценил высоко, отметив, что прогнозировать социально-экономические эффекты от инфраструктурных проектов и совершенствовать документы методического характера необходимо.

Инициатива Минэкономразвития правильная и может быть оценена только позитивно — любой проект, особенно крупный, должен предусматривать расчет эффективности, убежден директор Центра конъюнктурных исследований НИУ ВШЭ Георгий Остапкович. Однако подобная методика требует сложных вычислений, над которыми должны работать специалисты высокого уровня, поэтому по итогам их трудов логично было бы предусмотреть реальные действия, отметил эксперт.

Проверка транспортных проектов позволит дать их экономическому результату более полную оценку, что также будет транслироваться в усиление импульса экономического роста, уверен финансовый аналитик «БКС Премьер» Сергей Дейнека. По его словам, правительство пытается более прозрачно оценить экономическую выгоду от строек.

<https://iz.ru/919675/ekaterina-vinogradova/v-sostoianii-effekta-kabmin-otcenit-vse-novye-transportnye-proekty>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2019.09.11; К «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ВЫЗВАЛИ ИНСПЕКТОРА; ГЕТТ ПОЖАЛОВАЛСЯ НА СДЕЛКУ КОНКУРЕНТА

Сервис заказа такси Gett обратился в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) с резкими возражениями против сделки по покупке «Яндекс.Такси» активов группы компаний «Везет» (бренды «Везет», «Лидер», Red Taxi и Fasten). По мнению Gett, сделка усилит доминирование «Яндекс.Такси» на рынке, позволив компании наращивать стоимость поездок и снижать доходы водителей. В «Яндекс.Такси» настаивают, что поглощение активов «Везет» не ограничит конкуренцию.

Gett направил в ФАС обращение по поводу сделки по покупке «Яндекс.Такси» (СП «Яндекса» и Uber) активов группы «Везет» (копия есть у “Ъ”). В письме Gett приводит аргументы против разрешения такой сделки. «Мы расцениваем сделку как строго негативную для рынка, создающую непреодолимые барьеры для новых инвестиций в эту отрасль со стороны новых участников и сильное осложнение развития существующих», — подтвердил “Ъ” гендиректор Gett Максим Жаворонков.

В ФАС подтвердили получение позиции Gett и обещают изучить ее. ФАС уже разместила информацию о продлении срока рассмотрения сделки, «все лица вправе представить позицию о предполагаемом влиянии сделки на конкуренцию», сообщил заместитель руководителя службы Анатолий Голомолзин.

О сделке «Яндекс.Такси» было объявлено 15 июля. В ее ходе акционеры «Везет» получат до 3,6% акций «Яндекс.Такси», а также \$71,5 млн при выполнении KPI.

По итогам сделки 56,2% акций компании будет принадлежать «Яндексу», 35% — Uber, около 5,3% — сотрудникам.

По оценке Discovery Group Research, в первом полугодии 2019 года доля «Яндекс.Такси» среди всех агрегаторов такси в России составляла 46,7%, «Везет» — 24,1%, Gett — 9,7%.

Сделку «Яндекс.Такси» с активами «Везет» стоит оценивать исходя из того, что компании осуществляют деятельность на отдельном рынке цифровых агрегаторов такси, который отличается «от иных способов организации поездок легкового такси», уверены в Gett. На этом рынке «Яндекс.Такси» на федеральном уровне занимает около 50%, а «Везет» — около 20%, считает компания. Кроме того, Gett указывает на ряд предпосылок, которые будут способствовать усилению монопольного положения «Яндекс.Такси»: сетевые эффекты, благодаря которым с ростом числа водителей будет расти число пассажиров и

наоборот; возможности субсидирования компании за счет других бизнесов «Яндекса»; эксклюзивное владение правами на «одни из лучших геолокационных и картографических сервисов».

Сделка приведет к сокращению долей альтернативных агрегаторов и созданию барьеров для входа компаний, настаивают в Gett.

Там предупреждают, что монопольное положение «Яндекс.Такси» приведет к росту стоимости поездок, снижению заработка водителей, увеличению их рабочего дня и, как следствие, снижению безопасности перевозок. После одобрения со стороны ФАС никакие предписания службы уже не смогут нивелировать монопольное положение «Яндекс.Такси», уверены в Gett.

«Сделка не ограничивает конкуренцию и не создает барьеры для работы на рынке»,— возражают в пресс-службе «Яндекс.Такси». Компания предоставляет ФАС «все необходимые материалы для обоснования своей позиции», заверили в ней. Цель сделки — ускорить развитие такси в регионах, улучшить безопасность поездок, а также расширить поддержку региональных таксопарков и водителей, настаивают в «Яндекс.Такси».

Никто сейчас не знает, как правильно измерять сетевые эффекты и доли игроков, поэтому пока так и не был принят посвященный этому пятый антимонопольный пакет, говорит главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян. Пока же на аргументы, которые содержат в себе безапелляционные утверждения, стоит смотреть очень скептически, считает он, отмечая, что по сравнению с американским рынком агрегаторов такси в России «чрезвычайно активная конкуренция, но консолидация неизбежна».

Рынок агрегаторов такси в России, уникальный по уровню конкуренции, не стоит отдавать одному игроку, считает директор Института права и развития ВШЭ-Сколково Алексей Иванов. Он указывает, что в Китае сервис Didi получил монопольное положение, после чего сильно ухудшилось качество услуг и цены выросли, а антимонопольная комиссия Сингапура, одобрявшая слияние местного Grab и Uber, позднее признала, что пожалела о таком решении.

<https://www.kommersant.ru/doc/4088400>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.09.11; «МОСГОРТРАНС» ОШИБСЯ ВАГОНОМ; В СПОРЕ С АВТОВЛАДЕЛЬЦЕМ СУД СНИЗИЛ ТРЕБОВАНИЯ ГУП В ДЕСЯТЬ РАЗ

Мосгорсуд в десять раз снизил размер ущерба, который должен возместить «Мосгортрансу» Алексей Потемкин после ДТП с трамваем «Витязь-М». Предприятие пыталось взыскать с него 1,5 млн руб., причем сам ремонт трамвая обошелся в 36,6 тыс. руб., остальную сумму представители ГУП намеревались получить с автовладельца в рамках компенсации утраты товарной стоимости транспортного средства. Представители «Мосгортранса» при этом ссылались на методику Минюста РФ, однако в ведомстве заявили, что документ неприменим к авариям с участием трамваев. Представитель ГУП также не смог ответить суду, являются ли трамваи «Витязь-М» предметом торга на вторичном рынке.

Мосгорсуд во вторник рассмотрел апелляционную жалобу на решение Останкинского суда о компенсации ущерба, который возник в результате ДТП в июне 2017 года в Москве (см. «Ъ-Онлайн» от 25 июня). Водитель Алексей Потемкин, выезжая из двора на 1-й Сельскохозяйственной улице, врезался в трамвай, который двигался навстречу. Предупреждающих знаков не было, но ГИБДД признала господина Потемкина нарушившим правила дорожного движения. Полиса ОСАГО у него не оказалось, поэтому ГУП «Мосгортранс» обратилось в Останкинский суд.

В иске фигурировали две суммы: 36,6 тыс. руб. за ремонт трамвая и 1,46 млн руб.— в качестве утраты его товарной стоимости (УТС).

УТС используется, как правило, при возмещении ущерба при столкновении двух авто и рассчитывается по специальной формуле (утверждена методикой Минюста), в которую закладывается цена транспортного средства. Трамвай «Витязь-М», в который врезался Алексей Потемкин, стоит 95 млн руб. Столичная мэрия с 2010 года обновляет трамвайный парк, поставщиком по госконтракту на 56,2 млрд руб. является ОАО «Метровагонмаш». Останкинский суд требования «Мосгортранса» удовлетворил, обязав господина Потемкина выплатить всю сумму. Решение широко освещалось в СМИ и соцсетях. Адвокаты господина Потемкина обжаловали решение в Мосгорсуде.

В ходе заседания адвокат Дмитрий Иванов ходатайствовал о приобщении к делу заключения из Минюста, согласно которому методика по расчету УТС не может использоваться для оценки ущерба трамваю.

Методические рекомендации не содержат методики расчета утраты товарной стоимости трамваев в результате их повреждения, в связи с чем не могут использоваться при проведении таких экспертиз и исследований»,— ранее пояснили в Минюсте, куда «Ъ» обратился с соответствующим запросом.

Впрочем, документ к делу приобщен не был. Судья Ирина Воронина стала расспрашивать представителя «Мосгортранса» Андрея Лопатина, каким образом рассчитывалась УТС, можно ли было применять методику Минюста. Господин Лопатин назвал ее «типовой», использующейся при всех ДТП. «Такие же иски идут и к нам. Мы и за «лексусы» платим, и за другие машины»,— говорил он. «За «лексусы» вы платите потому, что методика относится к определению товарной стоимости легкового транспорта, а трамвай к нему не относится»,— заметила судья Галина Митрофанова. «Я не разбираюсь, если честно, я не являюсь экономистом»,— признался Андрей Лопатин. «Кто-нибудь еще в РФ такие трамваи закупает, кроме вас? Они могут быть предметом торговли на вторичном рынке?»— решил уточнить судья Александр Мошечков. Господин Лопатин ответить не смог.

После короткого совещания судебная коллегия определила: взыскать с Алексея Потемкина УТС в размере 100 тыс. руб. и 3,9 тыс. руб. госпошлины. Затраты на ремонт трамвая должны быть компенсированы полностью.

Общая сумма, таким образом, составляет 140,5 тыс. руб.— более чем в десять раз меньше изначально заявленных «Мосгортрансом» требований.

«Я очень доволен, мало верится в это,— заявил «Ъ» Алексей Потемкин.— Как только получим мотивировочную часть решения, посоветуюсь с юристами и решу, что делать дальше». «Мосгортранс» в свою очередь планирует подать кассационную жалобу на определение Мосгорсуда, заявили «Ъ» в пресс-службе предприятия.

«Не буду удивлен, если подобный случай повторится с другими автомобилистами,— прокомментировал «Ъ» ситуацию координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.— УТС присутствует в решении, хотя ее размер и снижен в десять раз. Таким образом, проблема несуразного размера возмещения УТС для трамваев ценой в 100 млн руб. осталась». По материалам, которые распространил во вторник департамент транспорта Москвы, до конца 2019 года в Москве на пути выйдет 40 новых трамваев. Вице-мэр Москвы Максим Ликсутов во вторник заявил о планах запустить даже беспилотный трамвай в рамках совместного проекта с «Яндексом», но сроков не назвал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4088517>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.10; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ: ПОРА ГОТОВИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ К ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С БЕСПИЛОТНИКАМИ

Будущих водителей уже сейчас надо готовить в автошколах к взаимодействию на дорогах с беспилотными транспортными средствами, сообщил начальник управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России полковник полиции Роман Мишуков.

Выступая в эфире радиостанции «Вести ФМ», он отметил, что уже сейчас в эксплуатации находятся транспортные средства, имеющие высокую степень автоматизации, например,

системы удержания полосы и дистанции, экстренного торможения.

«Например, ты едешь по полосе, а впереди автомобиль включил, допустим, автопилот, либо систему удержания полосы. Ведь это тоже определенная система взаимодействия с транспортом. И, наверное, к этому людей уже надо сейчас готовить, активно про это дискутировать в рамках подготовки водителей в автошколах», - заявил Мишуров.

При этом он отметил, что насколько бы ни были автоматизированы современные автомобили, пока они могут двигаться только при условии, что водитель находится за рулем. И, соответственно, как только тот убирает руки с рулевого колеса, эти системы помощи отключаются.

«Понятно, что в будущем, рано или поздно, мы конечно придем к тому, что вообще управление автомобилем будет полностью автономное, что позволит, конечно же, исключить субъективный фактор, и максимально, скажем так, позитивным образом повлиять на безопасность движения», - заявил представитель Госавтоинспекции МВД России.

Роман Мишуров напомнил о действующей международной конвенции о безопасности дорожного движения, ратифицированной Российской Федерацией и многими странами мира, которая определяет обязательное наличие водителя в транспортном средстве.

«За рубежом уже был ряд происшествий с трагическим исходом, связанных с высокоавтоматизированным транспортом. Мы все прекрасно слышали, что не так давно у нас на московской кольцевой дороге произошло ДТП с участием автомобиля Tesla, который является как раз наиболее высокоавтоматизированной на данный момент серийной моделью», - напомнил Мишуров.

Автомобиль Tesla двигался по МКАД на автопилоте, однако система не смогла распознать стоящий эвакуатор, в который и врезалась Tesla. В результате, пострадали три человека, двое из них – дети.

По словам полковника Мишурова, при использовании таких автомобилей вопросы безопасности и водителя, и других участников дорожного движения остаются приоритетными и должны тщательно прорабатываться.

Представитель российской Госавтоинспекции отметил, что сейчас нормативная правовая база в Российской Федерации активно развивается в этом направлении.

«У нас есть утвержденное распоряжение правительства, план мероприятий по национальной технологической инициативе направления «Автонет», где заложен ряд моментов, которые определяют и законодательную, и техническую области регулирования. У нас есть постановление правительства, которое определяет порядок проведения на территории города Москвы и Республики Татарстан эксперимента по участию в дорожном движении высокоавтоматизированных транспортных средств», - отметил глава управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России.

Он сообщил, что на данный момент уже 35 автомобилей имеют соответствующие заключения о технической безопасности и участвуют в дорожном движении как в так называемом ручном режиме, так и в максимально автономном при наличии за рулем водителя, который имеет возможность влиять на органы управления

«Эти технологии будущего обкатывают в реальном времени, в нашей действительности. Вопрос только в том, что в идеале, такой автомобиль в процессе движения должен осуществлять взаимодействие не только по принципу «автомобиль-автомобиль». В этом процессе обязательно должна быть задействована дорожная инфраструктура. То есть автомобиль должен соответственно «общаться» и с дорогой, и с другими автомобилями для того, чтобы исключить любые возможности нестандартных, нестандартных ситуаций», - подчеркнул Мишуров.

<https://ria.ru/20190910/1558546292.html>

ТАСС; 2019.09.10; ЧИСЛО ДТП С ЖЕРТВАМИ ПО ВИНЕ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ СНИЗИЛОСЬ В МОСКВЕ НА 32% С НАЧАЛА ГОДА

Количество ДТП с участием пьяных водителей, в которых погибли и пострадали люди, за восемь месяцев года в Москве сократилось на 32%. Об этом ТАСС во вторник сообщили в столичном управлении ГИБДД ГУ МВД РФ.

«По итогам восьми месяцев 2019 года столичная ГИБДД отмечает снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состоянии опьянения, в которых погибли и пострадали люди. Так, за истекший период данный показатель аварийности снизился на 32% по сравнению с прошлым годом (2019 год - 164, 2018 год - 242), - сообщили в Госавтоинспекции. - Количество погибших и пострадавших в дорожных авариях по вине нетрезвых водителей также сократилось на 57% и 27% соответственно».

За восемь месяцев года к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения «привлечены 8024 водителя, из них за управление в состоянии наркотического опьянения - 1310 и в состоянии опьянения - 6714 участников дорожного движения». Данные показатели снизились по сравнению с прошлым годом на 26% и 18% соответственно.

<https://tass.ru/moskva/6871050>

ТАСС; 2019.09.10; ТРИ ГОДА МЦК: ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ, БЕСПИЛОТНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» И 364 МЛН ПАССАЖИРОВ

Московское центральное кольцо (МЦК), с момента открытия которого исполнилось три года, перевезло уже около 364 млн пассажиров. О том, что изменилось в работе кольца за это время, - в материале ТАСС.

«Сегодня, 10 сентября 2019 года, исполнилось три года с момента старта движения электропоездов «Ласточка» по Московскому центральному кольцу (реконструированное Малое кольцо Московской железной дороги). За этот период перевозки на МЦК превзошли все экспертные прогнозы, а само кольцо и подвижной состав пережили преобразования, которые сделали поездку пассажиров еще комфортнее. С начала эксплуатации пассажиропоток МЦК составил 364 млн пассажиров, что практически в 2,5 раза больше населения России», - сказали ТАСС в пресс-службе Московской железной дороги.

Количество пассажиров на МЦК ежегодно растет. С начала этого года «Ласточки» перевезли более 97 млн человек, что на 14,8% превышает прошлогодний показатель. Рекорд по количеству перевезенных пассажиров за один день установлен 3 апреля 2019 года - почти 562 тыс. человек воспользовались МЦК.

«Движение по кольцу открывали современные по техническому оснащению и дизайну электропоезда «Ласточка». Московское центральное кольцо - это первый опыт использования железнодорожного транспорта в России для внутригородских пассажирских перевозок. Поэтому, учитывая потребности пассажиров, совершенствовался и подвижной состав. Компания «РЖД» полностью обновила парк электропоездов МЦК», - отметил представитель МЖД.

Он отметил, что в настоящее время по кольцу курсируют «Ласточки» с городской компоновкой салона. В поездах больше пространства для удобного перемещения по вагонам и больше стоячих мест за счет измененной комбинации кресел (2x2), установлены поручни и мультимедийная навигация, созданы специальные места для проезда маломобильных пассажиров и провоза велосипедов. В «Ласточке» комфортно зимой и летом за счет системы климат-контроля. Все электропоезда выпущены в России, при их сборке преимущественно использовались отечественные комплектующие.

Интеграция с МЖД

МЦК открыло для пассажиров новые и быстрые маршруты. Кольцо прошло по территории 26 районов Москвы, сделав их доступнее. У части пассажиров пропала потребность ехать на пригородном поезде до вокзалов, чтобы пересесть на другой вид транспорта.

«При запуске движения стали доступны пять пересадок между МЦК и радиальными направлениями железных дорог. Но пешеходный маршрут был неудобным и занимал много времени. Поэтому **ОАО «РЖД»** совместно с правительством Москвы в 2016 году приступило к реализации масштабной программы по интеграции кольца с пригородным сообщением. Сегодня МЦК полноценно объединено с семью радиальными линиями Московской железной дороги. Ближе к кольцу были перенесены четыре остановочных пункта (Окружная Савеловского направления, Ленинградская Рижского направления, Карачарово Горьковского направления, Северянин Ярославского направления), на остановочном пункте Фрезер построен подземный пешеходный переход для безопасной и удобной пересадки на МЦК», - сказал собеседник агентства.

Кроме того, были построены два абсолютно новых остановочных пункта Новохохловская на Курском направлении и Верхние Котлы на Павелецком направлении, которые образовали пересадочные контуры на одноименные станции кольца. Работы проводились без остановки движения поездов и в стесненных условиях сложившейся городской среды.

«Правительство Москвы продолжает работы по созданию «связки» МЦК с Ленинградским направлением Октябрьской железной дороги (строительство перехода по принципу «сухие ноги» между НАТИ и Лихоборы). Единственная линия, которая не интегрирована с МЦК, - Киевское направление МЖД. Однако этот вопрос будет решен в ближайшей перспективе за счет соединительной ветки между Киевским и Белорусским направлениями МЖД, которую в настоящее время строит **компания «РЖД»** в рамках проекта МЦД-4. На линии расположатся четыре новых остановочных пункта (Поклонная, Кутузовская, Камушки, и Звенигородская), а часть ветки пройдет рядом с МЦК», - уточнили в пресс-службе.

Как добавил собеседник агентства, новые остановки сделают доступнее прилегающие к железной дороге районы. Кроме того, Кутузовская будет интегрирована с одноименными станциями МЦК и метро, а Камушки будет связана со станциями Деловой центр МЦК, Тестовская Белорусского направления (МЦД-1) и «Международная» метро.

Беспилотное движение

«**ОАО «РЖД»** работает над пуском на МЦК беспилотного движения поездов. Планируется, что к 2021 году для этого полностью адаптируют электропоезда «Ласточка» и обновят инфраструктуру МЦК. В конце августа была совершена тестовая поездка на первом российском беспилотном электропоезде «Ласточка». В настоящее время на МЦК проводятся пробные поездки без пассажиров беспилотных «Ласточек», - сообщили в пресс-службе.

В 2016 году интервал движения между поездами составлял шесть минут в часы пик и 12 минут - в другое время. В мае 2017 года интервал сократили до пяти и 10 минут соответственно. В ноябре 2019 года запланировано запустить поезда еще чаще - каждые четыре минуты в часы пик и восемь минут - остальное время. В будни сокращение интервала на одну и две минуты соответственно позволит увеличить объем движения на 37% - со 177 пар до 242 пар поездов в сутки.

«Для перехода на новый режим движения **холдинг «РЖД»** закупил девять дополнительных «Ласточек», увеличив парк электропоездов МЦК до 51 состава. Железнодорожники ведут реконструкцию инфраструктуры и строительство новых объектов для обслуживания дополнительных поездов», - отметили в пресс-службе.

МЦК - это реконструированное Малое кольцо Московской железной дороги, движение по которому впервые было открыто в 1908 году.

Для создания новой пассажирской инфраструктуры построили 31 транспортно-пересадочный узел, уложили более 180 км путей, 379 стрелочных переводов, установили 4,9 тыс. единиц опор контактной сети, смонтировали 178 км контактной сети, уложили 1,8 тыс. км линий устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), необходимых для регулировки и безопасности движения поездов. При реализации проекта применены самые передовые и инновационные технологии.

<https://tass.ru/moskva/6868021>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; КАМАЗ ПОСТАВИТ 500 ГРУЗОВИКОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ К5 КОМПАНИИ-ПЕРЕВОЗЧИКУ С ЮГА РФ

ПАО «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ) подписало соглашение с компанией-перевозчиком ООО «Транспортные технологии» о поставке 500 грузовиков нового поколения К5 в 2020-2021 гг., сообщила пресс-служба КАМАЗа.

«Согласно документу, ООО «Транспортные технологии» в период с 2020 по 2021 год намерено приобрести автомобили «КАМАЗ» в количестве 500 единиц для собственного использования. Послепродажное обслуживание и ремонт приобретённых автомобилей будут осуществляться в официальных сервисных центрах ПАО «КАМАЗ», - говорится в сообщении компании.

Соглашение подписали на международной выставке коммерческого автотранспорта COMTRANS 2019 генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и генеральный директор ООО «Транспортные технологии» Максим Федченко.

Накануне сообщалось, что ПАО «КАМАЗ» на выставке COMTRANS 2019 также подписало соглашение о поставке 2 тыс. тягачей нового поколения К5 в 2020-2021 гг. транспортно-экспедиционной компании GLT (ООО «Глобал Логистик Транспорт»).

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», Максим Федченко является единоличным владельцем двух действующих одноименных ООО «Транспортные технологии». Компании зарегистрированы по разным адресам в Ростове-на-Дону.

Выручка одной из компаний по итогам 2017 года превысила 2,4 млрд руб., чистая прибыль за тот же период составила около 20,9 млн руб. По состоянию на конец 2011 года 100% этой компании принадлежали Олегу Марченко, который по состоянию на осень 2006 года единолично владел не действующим ныне ростовским ООО «Роспром», которое также специализировалось на грузоперевозках. На сайте последнего в разделе контактов размещены реквизиты ООО «Транспортные технологии»

«Группа компаний «Роспром» управляет организацией автомобильных грузовых перевозок с 2009 года. За это время пройден путь от перевозчика одного клиента до полноценного транспортно-экспедиционного предприятия. Заключены договоры на перевозку грузов с тысячами различных организаций, среди которых грузовладельцы, торговые компании, производители, перевозчики и транспортные компании. Качество работы и выполнение обязательств подтверждают рекомендации и договоры более чем 300 компаний грузовладельцев», - гласит сайт не действующей ныне компании.

Там отмечается, что компания владеет автопарком из более 300 автопоездов не старше 5 лет.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; «ЯНДЕКС» МОЖЕТ ЗАПУСТИТЬ В МОСКВЕ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ

Столичные власти обсуждают с компанией «Яндекс» (МОЕХ: YNDX) возможность запуска в городе беспилотного трамвая, сообщил заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов журналистам во вторник.

«Мы предложили (представителям «Яндекса» - ИФ) взять наш трамвай и попробовать из него сделать беспилотный. Коллеги начали думать над этим. На мой взгляд, это несколько

проще, чем научить машину ездить. Будем ждать результатов. Коллеги заинтересовались этой возможностью, и мы отработываем, как это будет сделано. Мы в этом крайне заинтересованы», - рассказал Ликсутов.

По его словам, со стороны города будет оказана поддержка в реализации проекта: предоставлен трамвай, маршрут. При этом испытания, вероятнее всего, будут проводиться ночью, а в кабине будет находиться машинист.

«Не скажу, что трамвай поедет завтра, к этому нужно огромное время подготовки», - отметил заместитель мэра.

Кроме того, сказал он, если беспилотный автомобиль научить ездить в Москве с учетом высокой интенсивности движения, то он, «скорее всего, сможет ездить в любом городе мира».

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.11; УГОЛЬЩИКОВ ПОМАНИЛИ СКИДКОЙ; ОАО РЖД МОЖЕТ РАСПРОСТРАНИТЬ ЕЕ НА ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА

ОАО РЖД и угольщики Кузбасса близки к заключению договоренности о новой скидке — на экспортные поставки в направлении портов Северо-Запада. Монополия готова предоставить ее под гарантию отправки 45 млн тонн угля до конца года. По мнению аналитиков, достичь такого объема будет непросто, особенно с учетом ухудшения конъюнктуры мировых рынков, сделавшего неэффективными поставки из северо-западных портов в Азию.

В Кемерово 10 сентября прошло ежеквартальное совещание по вопросам перевозок угля железнодорожным транспортом. Представители ОАО РЖД предложили угольщикам Кузбасса использовать недозагруженные направления, «например, в сторону портов Северо-Запада», объявив, что при наличии гарантированных объемов отправки до 45 млн тонн до конца 2019 года готовы рассмотреть возможность «предоставления экономически обоснованной скидки».

Летом ОАО РЖД уже ввело скидку, нивелирующую экспортную надбавку в 8%, на поставки в направлении портов Азово-Черноморского бассейна (см. “Ъ” от 31 июля): она заработала с 16 июля и, по данным ОАО РЖД, увеличила погрузку на эти порты по итогам июля на 8%. По данным монополии, отправление угля в направлении припортовых станций Северного Кавказа за два месяца выросло на 30%. Исходно скидку вводили до 14 сентября, но 2 сентября правление монополии продлило ее до конца года (см. “Ъ” от 2 сентября).

Льгот для погрузки на порты Северо-Запада угольщики просили с весны, когда проявилось резкое ухудшение конъюнктуры угля на европейских рынках.

Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, претендуя на скидку в 12,8%, гарантировал поставки в западном направлении из Кузбасса 51,4 млн тонн во втором полугодии с возможностью увеличения на 10% (см. “Ъ” от 1 июля). Нынешняя цифра в 45 млн тонн предполагает более плотный график погрузки, однако сейчас заканчиваются летние ремонты, и ожидается, что движение будет менее напряженным. В ОАО РЖД не уточняют размер скидки, однако ранее говорили о 8%, нивелирующей экспортную надбавку (см. “Ъ” от 3 июля).

Максим Худалов из АКРА отмечает, что отгрузить 45 млн тонн до конца года в западном направлении будет трудно, особенно с учетом конъюнктуры, которая продолжает ухудшаться: «Если раньше был арбитраж в сторону Азии и можно было грузить из Мурманска на Циндао, перевозить за \$20 и получать нормальную цену, то при сегодняшней конъюнктуре уже образуется убыток». Впрочем, отмечает он, ослабление рубля позитивно сказалось на себестоимости добычи и транспортировки.

Несмотря на скидки, наиболее популярным у угольщиков Кузбасса остается дальневосточное направление. В конце 2018 года ОАО РЖД, предвидя нехватку

пропускной способности на наиболее загруженных направлениях, предупреждало, что сможет перевезти в восточном направлении лишь на 1,2% больше угля, чем в 2017 году, и просило угольщиков искать альтернативные направления поставок — внутрироссийские, в сторону погранпереходов, — чтобы избежать затоваривания складов (см. “Ъ” от 23 января). Фактически затоваривание было, в первом квартале угольные компании массово снижали производство из-за обширных складских запасов (см. “Ъ” от 24 июня), а спрос на перевозки в восточном направлении только рос по мере ухудшения конъюнктуры на европейских рынках.

На совещании замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило сообщил, что по итогам года монополия планирует увеличить погрузку кузбасского угля в направлении портов Дальнего Востока на 3%, хотя за восемь месяцев прирост составил только 0,8%. Растущий спрос на перевозки на восток уже привел к нехватке локомотивов и локомотивных бригад на Восточном полигоне и росту программы закупок тягового подвижного состава ОАО РЖД (см. “Ъ” от 3 сентября).

<https://www.kommersant.ru/doc/4088360>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; БЕЛОЗЕРОВ В ПРЕДДВЕРИИ 50-ЛЕТИЯ НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» III СТЕПЕНИ

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров награжден «Орденом за заслуги перед Отечеством» III степени.

Соответствующий указ президента РФ Владимира Путина от 9 сентября опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. Награду Белозеров получил «за достигнутые трудовые успехи, активную общественную деятельность и многолетнюю добросовестную работу».

Согласно биографии на сайте РЖД, топ-менеджер уже имеет орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (награжден 21 июля 2014 г. также за «достигнутые трудовые успехи, многолетнюю добросовестную работу и активную общественную деятельность») и медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» I степени (2006 г.).

Белозерову 26 сентября исполнится 50 лет. Выпускник Санкт-Петербургского университета экономики и финансов по специальности «Экономист, планирование промышленности». В 2000-2001 гг. работал начальником финансово-экономического отдела в аппарате полпреда президента РФ в Северо-Западном федеральном округе. В 2001-2002 гг. являлся замглавы ОАО «ЛОМО» по управлению корпоративным имуществом, в 2002-2004 гг. - возглавлял ОАО «Российская топливная компания».

Летом 2004 перешел в Федеральное дорожное агентство РФ на пост заместителя руководителя, осенью - возглавил ведомство. В 2009 г. назначен заместителем министра транспорта РФ, в мае 2015 г. стал первым замглавы Минтранса, в августе того же года стал президентом «Российских железных дорог» (с 2017 г. пост называется «генеральный директор»), сменив Владимира Якунина.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ЗАКОНОПРОЕКТ О НУЛЕВОМ НДС НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ПРИНЯТ В I ЧТЕНИИ

Госдума приняла в первом чтении законопроект о снижении с 20% до 0% ставки НДС на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов.

Документ был внесен в Госдуму в середине июля группой депутатов.

В пояснительной записке напоминалось, что в действующем Налоговом кодексе (НК) РФ нулевой НДС установлен только в отношении международных транзитных перевозок товаров, а также транспортно-экспедиционных услуг, которые при этом оказываются. Транзитные перевозки порожних контейнеров и грузовых вагонов, несмотря на трансграничный характер таких операций, подлежат налогообложению по общей ставке НДС (с 1 января 2019 года - 20%). «При этом конечный потребитель этих услуг находится

за пределами территории РФ и не может претендовать на вычет предъявленных ему сумм российского НДС. Таким образом, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей», - говорилось в пояснительной записке.

В документе упоминается, что в Белоруссии и Казахстане нулевой НДС применяется при любых транзитных перевозках вне зависимости от того, груженный или порожний контейнер перевозится.

В случае принятия закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС (квартал).

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6870174>

ПРАЙМ; 2019.09.10; МИНТРАНС РФ ПОЯСНИЛ ПЛАНЫ ПО ПЕРЕХОДУ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ДЛЯ ВАГОНОВ С 2021 Г

Переход на кассетные подшипники для грузовых вагонов в России предлагается начать с января 2021 года после капитального ремонта колесных пар, и плановая замена может занять 8-10 лет, говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

Газета «Коммерсант» во вторник написала, что в сентябре комиссия по вагонному хозяйству совета СНГ рассмотрит вопрос о запрете с 2021 года использования при ремонте грузовых вагонов подшипников роликового типа. Источник издания сообщил, что рассматривается вариант перехода с 2020 года исключительно на кассетные подшипники при выпуске новых грузовых вагонов, с 2021 года - при капремонте.

«Железнодорожная администрация РФ поддержала вынесение вопроса о переходе на подшипники кассетного типа с 1 января 2021 года... Переход на подшипники кассетного типа предлагается начать с 1 января 2021 года после выполнения капитального ремонта колесных пар, сформированных с использованием новых колес. Монтировать на них подшипники кассетного типа планируется в обязательном порядке. С учетом жизненного цикла колесной пары плановая замена займет от 8 до 10 лет», - говорится в сообщении **Минтранса** во вторник.

Замминистра транспорта РФ **Владимир Токарев**, слова которого приводит ведомство, отметил, что переход должен идти планомерным эволюционным путем, а установленный переходный период позволит подготовить производство. Одной из основных задач переходного периода является повышение локализации выпуска этой продукции в РФ и увеличение производственных мощностей. Со стороны **Минтранса** будет установлен соответствующий контроль для оперативного решения возникающих вопросов.

«Принятому решению способствовал глубокий анализ сравнения эффективности и надежности кассетного и роликового подшипников», - добавляет **Минтранс**. В частности, в **Росжелдоре** прошло заседание техсовета с участием производителей кассетных подшипников, представителей РЖД, научных организаций, вагоностроителей, вагоноремонтных предприятий и операторов вагонов. По данным министерства, большинство участников поддержали необходимость перевода вагонов на кассетные подшипники при выпуске новых и ремонте вагонов.

Производителям кассетных подшипников рекомендовано принять меры по локализации выпуска в РФ до 100%. Существующий уровень у Vreco и SKF составляет 85%, у Timken - 40%. **Минтранс** отмечает, что переход на кассетные подшипники положительно отразится на снижении отцепок грузовых вагонов во внеплановый ремонт и приведет к снижению затрат на него при жизненном цикле.

ТАСС; 2019.09.10; РЖД ДЛЯ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ С 2021 ГОДА МОГУТ ПЕРЕЙТИ НА БОЛЕЕ ДОЛГОВЕЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ

«Российские железные дороги» (РЖД) поддержали идею перехода с роликовых подшипников на кассетные с 2021 года, мера позволит увеличить срок службы железнодорожных колес и снизить издержки владельцев вагонов, производство подшипников хотят локализовать на территории России, говорится в пресс-релизе **Минтранса РФ**.

«Перспективное развитие железнодорожного транспорта, решение задач по повышению пропускной и провозной способности, снижение эксплуатационных затрат, а также более эффективное использование подвижного состава, повышение его надежности невозможно без усовершенствования конструкции грузовых вагонов, внедрения новых перспективных узлов и деталей», - поясняется в сообщении **Минтранса**.

Переход планируют осуществить в течение 8-10 лет. Одной из основных задач переходного периода станет повышение локализации производства подшипников на территории России и увеличение производственных мощностей. В частности, производителям кассетных подшипников рекомендовано принять меры по обеспечению до 100% локализации производства указанной продукции на территории страны.

В РЖД считают, что переход на подшипники кассетного типа положительно отразится на снижении отцепок грузовых вагонов во внеплановый ремонт и приведет к снижению затрат владельцев подвижного состава. Жизненный цикл колесной пары, оборудованной роликовыми подшипниками, составляет около шести лет. При этом для полувагонов, оборудованных кассетными подшипниками, жизненный цикл колесной пары составляет от 11 до 20 лет.

В **Минтрансе** отмечают и положительный опыт использования кассетных подшипников в зарубежных странах. Например, в Европе применяются подшипники кассетного типа, и это действительно позволяет снизить эксплуатационные затраты. Китай, в свою очередь, перешел на их использование в рекордно короткие сроки - три года. Это позволило повысить скорость перемещения грузов по национальным железным дорогам с 80-100 км/ч до 160 км/ч.

<https://tass.ru/ekonomika/6869635>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ШИРОКО НЕ ОБСУЖДАЛСЯ С ОПЕРАТОРАМИ ВАГОНОВ - ИСТОЧНИКИ

Вопрос об активном переходе в РФ на подшипники кассетного типа вместо роликовых широко не обсуждался с операторским сообществом, утверждают источники «Интерфакса» в этой сфере.

С инициативой выступало **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** РФ, вопрос рассматривался 3 сентября на заседании научно-технического совета (НТС), говорят собеседники агентства. Однако «текущее предложение **Росжелдора** не рассматривалось президиумом Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупнейших собственников грузовых вагонов - ИФ)», сказал один из источников. «Никто из участников (со стороны операторов - ИФ) не подтвердил готовность перевода», - сказал другой.

Информацию о том, что в **Росжелдоре** 3 сентября прошло заседание НТС с участием производителей кассетных подшипников, представителей ОАО «Российские железные дороги», научных организаций, вагоностроителей, вагоноремонтных предприятий и операторов подвижного состава, приводит в своем сообщении во вторник и **министерство транспорта РФ**.

«Большинством участников заседания безусловно поддержана необходимость перевода парка грузовых вагонов на использование подшипников кассетного типа как при новом

вагоностроении, так и при ремонте эксплуатируемых вагонов», - отмечает ведомство, не уточняя при этом позицию операторов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; АЛЕКСЕЙ СТРИГИН; 2019.09.10; ВЗЯЛИ В КОЛЬЦА; САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ЖДЕТ МАСШТАБНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

В Петербурге представлен первый этап концепции по развитию железнодорожного узла. Он рассчитан до 2024 года и предполагает изменение существующих порядков функционирования железнодорожных вокзалов. Так, Московский вокзал будет принимать только скоростные поезда, а Ладожский вокзал станет местом пересадки пассажиров в сообщении Москва - Хельсинки. Поезда дальнего следования с Московского направления перейдут на новый транспортно-пересадочный узел Волковская, в то время как Витебский вокзал станет центром пригородного сообщения.

На следующем этапе, к 2030 году, будет создано девять новых пересадочных узлов рядом со станциями метро, построены Северо-Восточный и Юго-Западный железнодорожные обходы. С одной стороны железная дорога протянется от Павлово-на-Неве в Орехово, с другой - свяжет Мгу и Бронку через Владимирскую. Новые маршруты также соединят все пять существующих линий метро и основные вокзалы. Будут обеспечены сообщение между городом и Пулково, транспортная доступность Лахта-центра, курортных зон и исторических достопримечательностей. Цель этапа - превратить электрички в скоростной транспорт, который позволит быстро добраться в любую точку города.

Предусмотрено строительство дополнительных путей для пригородного и скоростного движения, в том числе создание ветки до аэропорта Пулково с выходом на Балтийское направление, а также организация маршрутов от Токсово и Белоострова с выходом на сосновоборское направление. Это позволит соединить пять линий метрополитена, сократить интервалы между электричками. Также будет усилено движение поездов в Выборг, Мельничный Ручей, Тосно, Павловск, Гатчину и на участке от Сертолово до Левашово.

Таким образом, в городе появятся два железнодорожных маршрута: Ораниенбаум - Белоостров и Ораниенбаум - Токсово. Первый начнется у станции Белоостров, пройдет вдоль северного берега Финского залива с остановками в Сестрорецке, Лисьем Носу, Лахте, предусмотрена также возможность пересадки на станции метро «Старая Деревня», «Черная речка», «Лесная», «Ладожская», «Волковская», «Электросила», далее - к перспективной станции «коричневой» ветки «Броневая», с остановкой в аэропорту Пулково, к железнодорожной станции Сосновая Поляна с кольцом в Ораниенбауме. Вторая линия пройдет от Токсово, через Капитолово, с пересадками на станции метро «Девяткино», «Ладожская», дублируя маршрут первой линии до «Броневой», без остановки в Пулково, закончится на Сосновой Поляне и Ораниенбауме. Протяженность первого маршрута - 109,7 километра, время в пути - 2 часа 18 минут, число остановок - 38. Второй маршрут - 73 километра, 1 час 32 минуты, 29 остановок. Запланированный интервал движения поездов - 10 минут.

Кстати

Как отметил врио губернатора Александр Беглов, концепция разработана в рекордно короткие сроки на основе соглашения о сотрудничестве города и ОАО «РЖД», которое было подписано в июне этого года на Петербургском международном экономическом форуме.

Согласно достигнутым договоренностям, железнодорожники инвестируют в новые проекты, в обновление подвижного состава 88 миллиардов рублей. Речь идет о развитии внутригородских и пригородных железнодорожных сообщений, модернизации железнодорожной инфраструктуры, в том числе о строительстве шести путепроводов.

Соглашение по первому проекту - о реконструкции Цимбалинского моста, которое профинансируют поровну, уже подписано.

Ранее сообщалось, что для развития Московского направления Октябрьской железной дороги Санкт-Петербург готов предоставить земельные участки под строительство дополнительных главных путей. Это позволит как увеличить частоту высокоскоростного пассажирского сообщения с Москвой, так и повысить качество внутригородского и пригородного сообщения.

<https://rg.ru/2019/09/10/reg-szfo/sankt-peterburgskij-zheleznodorozhnyj-uzel-zhdet-masshtabnoe-obnovlenie.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; УГОЛЬЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ ЕЖЕКВАРТАЛЬНО ПЕРЕСЧИТЫВАТЬ Ж/Д ТАРИФЫ В ПРИВЯЗКЕ К МИРОВЫМ ЦЕНАМ - ВЛАСТИ КУЗБАССА

Угольщики предлагают ежеквартально пересчитывать ж/д тарифы в привязке к мировым ценам, сообщил замгубернатора Кемеровской области по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов в Кемерово во вторник в ходе совещания по вопросам перевозок угля железнодорожным транспортом.

«(В адрес - ИФ) РЖД направлено предложение угледобывающих компаний по решению проблем перевозки угля ж/д транспортом. Отмечу основные (. . .) Предложение разработать методику ежеквартальной корректировки расчетов уровня тарифов, расценок операторов и стивидорных компаний в зависимости от средней цены продажи угля на внешний рынок за предыдущий квартал», - сказал замгубернатора.

Вместе с тем, Панов отметил, что стоимость предоставления услуг операторских компаний в июле 2019 года составила 1400-1600 рублей в сутки, снизившись по сравнению с июлем 2018 года на 20%.

Панов также добавил, что в число предложений угледобывающих компаний, сформированных после проведения аналогичного совещания в июне и нацеленных на решение проблем перевозки угля железнодорожным транспортом, включено, в том числе, введение моратория на период 2019-2020 годов на любые изменения прейскуранта «тарифные перевозки грузов и услуги инфраструктуры», приводящие к увеличению тарифов.

Кроме того, в числе предложений угольных компаний - открытие новых транспортно-логистических коридоров на восток и восстановление работы ранее закрытых **пунктов пропуска** через госграницу РФ - КНР.

В свою очередь губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев после совещания сообщил журналистам, что 12-13 сентября угольщики и железнодорожники соберутся в Кемерово, чтобы спланировать работу в IV квартале 2019 года. «Если сейчас в ручном режиме каждый месяц планируем, то теперь из кризиса начинаем понемногу выходить и увеличиваем диапазон планирования на квартал. А потом, если все успешно (будет, то расширим - ИФ) диапазон планирования на год и переходим к стабильной работе», - заявил губернатор.

Как ранее сообщалось со ссылкой на данные угольных компаний Кузбасса, с конца 2018 года ж/д тариф вырос более, чем на 60%, при этом рост тарифа совпал с падением цен на энергетические угли.

Сообщалось также, что угольный рынок АТР является премиальным и развивающимся, вместе с тем, вывоз угля из Сибири к восточным портам затруднен недостаточной пропускной способностью сети РЖД.

ТАСС; 2019.09.11; КРУИЗНЫЙ ТЕПЛОХОД «МУСТАЙ КАРИМ» СПУСТЯТ НА ВОДУ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

Круизный теплоход «Мустай Карим» - второе судно проекта PV300, заложенное в 2017 году на заводе «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) в Нижнем Новгороде, спустят на воду в среду. Об этом говорится в сообщении, распространенном пресс-службой завода «Красное Сормово».

«Со стапеля завода «Красное Сормово» 11 сентября сойдет новейший круизный лайнер проекта PV300 «Мустай Карим». Пассажирский теплоход строится на нижегородской верфи по заказу компании «Водоходь», - указано в сообщении.

Закладка теплохода на заводе была произведена в марте 2017 года в рамках трехстороннего контракта между компанией «Водоходь», заказчиком - лизинговой компанией «Машпромлизинг» и заводом «Красное Сормово», который выступает исполнителем заказа. Как сообщили журналистам в пресс-службе завода, «Мустай Карим» станет первым судном подобного класса, построенным в России за последние 60 лет.

«Новый лайнер не будет уступать по уровню четырех- или пятизвездочному отелю. Для пассажиров будут действовать несколько ресторанов, библиотека, конференц-зал, сп-салон, бары, большая открытая прогулочная зона-солярий на верхней палубе», - сообщил журналистам генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин.

Проект PV300

Концепт проекта PV300 был разработан Морским инженерным бюро по заказу **Росморречфлота**. Первое судно проекта - лайнер класса «река-море» - было заложено в 2016 году на судостроительном заводе «Лотос» в Астраханской области.

Лайнер «Мустай Карим», названный в честь башкирского поэта и писателя, является вторым судном проекта, он предназначен для речных перевозок пассажиров на протяженных круизах до 6 тыс. километров, сообщили в пресс-службе завода «Красное Сормово». «Судно предназначено для речной перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва - Астрахань, Москва - Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам и Москва - Ростов-на-Дону с проходом Волго-Донским судоходным каналом», - отметили в пресс-службе.

Теплоход «Мустай Карим» представляет собой стальное самоходное судно длиной 138,9 метра и шириной 16,8 метра. Теплоход рассчитан на 342 пассажира, в нем оборудовано 169 кают класса «стандарт» и две каюты класса «люкс». Они размещаются на трех ярусах.

<https://tass.ru/obschestvo/6872201>

ТАСС; 2019.09.10; МОСКВУ-РЕКУ ВОЗЬМУТ ПОД ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ К ЗАПУСКУ ГОРОДСКИХ РЕЧНЫХ ТРАМВАЕВ

Акватория Москвы-реки будет полностью контролироваться городскими камерами видеонаблюдения к запуску речных трамваев в качестве общественного транспорта. Об этом во вторник сообщил журналистам заммэра Москвы Максим Ликсутов.

«В ближайшее время основная акватория Москвы-реки будет полностью контролироваться камерой городского видеонаблюдения. Камеры будут распознавать все суда, контролировать скорость, так ли судно плывет, исходя из правил судоходства, капитан прошел или не прошел технический осмотр, имеет ли судно право находиться в акватории. Эту инфраструктуру мы решили сделать сами», - сказал Ликсутов.

По его словам, правительство Москвы намерено делиться информацией о работе перевозчиков с транспортной полицией, транспортной прокуратурой, МЧС, **Минтранс**ом, Каналом имени Москвы. «Наша задача - чтобы выполнялись правила судоходства», - пояснил заммэра.

Ранее в пресс-службе департамента информационных технологий столицы сообщили, что всего в системе городского видеонаблюдения Москвы насчитывается более 167 тыс. камер.

Речные трамваи станут частью проекта водного общественного транспорта Москвы, запуск которого запланирован на 2020 год. Пилотный маршрут пройдет от Киевского вокзала до Нижних Мневников, связав деловой центр «Москва-Сити», городские парки и Киевский вокзал. Причалы располагаются вблизи станций метро, МЦК, а также остановок наземного транспорта. Оплата проезда будет производиться по городским тарифам, в частности предусмотрена возможность оплаты картой «Тройка».

<https://tass.ru/moskva/6870658>

РГ-НЕДЕЛЯ; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2019.09.10; ЛЕГЕНДА СЕРИИ 10081; ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ ИДЕТ ИЗ КАМЧАТКИ В ПЕТЕРБУРГ

Через четыре дня в порт Петербурга должен прийти атомный контейнеровоз «Севморпуть». Не имеющее аналогов в мире судно везет в Северную столицу 204 контейнера с рыбой общим весом более шести тысяч тонн. В пути корабль находится уже 14 дней. Лихтеровоз с нетерпением ждут в Петербурге, вопрос даже не в грузе. Это самое долгое путешествие «Севморпути» за последние пару десятилетий, и, если рейс окажется удачным, судно сможет ходить по этому маршруту регулярно.

«Севморпуть» - судно, существующее в единственном экземпляре. Предполагалось, что суда этого проекта будут возить контейнеры с грузами в отдаленные северные порты. Но остальные корабли даже не были заложены на верфях. Фото: Пресс-служба ФГУП «Атомфлот»
«Севморпуть» - судно, существующее в единственном экземпляре. Предполагалось, что суда этого проекта будут возить контейнеры с грузами в отдаленные северные порты. Но остальные корабли даже не были заложены на верфях. Фото: Пресс-служба ФГУП «Атомфлот»

«РГ» официальный представитель комитета по делам Арктики Смольного Елена Григорьева, во время пути лихтеровоз не будет заходить в порты, рейс проходит в штатном режиме.

Главное конкурентное преимущество «Севморпути» - его грузоподъемность. Лихтеровоз способен взять на борт более 1300 контейнеров общим весом 8,5 тысячи тонн. Для сравнения, ежегодно с Дальнего Востока в центральные регионы страны по Северному морскому пути проходит порядка 15 тысяч тонн рыбы. Если лихтеровоз сможет осуществлять регулярные рейсы, то только за период летней навигации можно будет доставить до 50 тысяч тонн рыбы.

По оценкам комитета по делам Арктики Смольного, при использовании контейнеровоза себестоимость транспортировки продукции снизится, что приятным образом может сказаться на ценах в магазинах.

Если с Дальнего Востока в центральные регионы по «Севморпути» хотят перевозить рыбу, то в обратном направлении судно тоже планируется нагрузить под завязку. В первую очередь в северные порты будут доставляться российские товары и грузы, которые нужны при добыче полезных ископаемых.

«Севморпуть» - это настоящая возвращенная легенда российского атомного флота. Корабль был построен в 1988 году как головной в серии 10081. Предполагалось, что суда этого проекта будут возить контейнеры с грузами и лихтеры (баржи) в отдаленные северные порты. Но остальные корабли серии даже не были заложены на верфях.

«Севморпуть» выполнял разные задачи, например, возил грузы из Мурманска в Дудинку, что в принципе не является уникальным маршрутом. В 2008 году «Севморпуть» был передан в «Росатомфлот», но корабль не использовался по назначению, более того, обсуждалась возможность вывода судна на холодный отстой - это означало бы консервацию всех систем и сокращение экипажа. Специалисты качали головами: после такого уникальный контейнеровоз мог оказаться навсегда потерянным.

Но самым мрачным прогнозам не суждено было сбыться. В 2013 году корабль начали восстанавливать и готовить к новым задачам. Срок службы ядерной установки, которую, кстати, за все время жизни «Севморпути» заменяли всего один раз, был продлен до 35 лет, а время эксплуатации реакторной установки увеличили до 150 тысяч часов. Ходовые испытания показали: «Севморпуть» может ходить на далекие расстояния.

В марте лихтеровоз прошел от Архангельска до Обской губы на месторождение «Утреннее» и доставил на территорию трубы и оборудование для строительства.

Ожидается, что после разгрузки в Петербурге «Севморпуть» вновь отправится на Камчатку. А всего до конца года планируется осуществить еще два таких рейса.

<https://rg.ru/2019/09/10/reg-szfo/v-chem-unikalnost-atomnogo-lihterovoza-sevmorput.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СДАЛО ПЕРВЫЙ В СЕРИИ СУХОГРУЗ RSD59 ДЛЯ «ПОЛА РАЙЗ»

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) на минувшей неделе передало заказчику - ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) первый сухогруз проекта RSD59 «Пола Харита» в новой серии из 11 судов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе судоверфи.

В свою очередь ГТЛК сообщила о передаче судна в лизинг судоходной компании ООО «Пола Райз», договор лизинга заключен на 15 лет.

«Красное Сормово» (МОЕХ: KSMV) в марте текущего года подписало двухсторонний контракт с ГТЛК на строительство третьей серии из одиннадцати сухогрузных судов проекта RSD59. Согласно условиям контракта, судоверфь обязуется сдать три сухогруза до конца 2019 года и восемь - не позднее 30 ноября 2020 года. Первое судно серии было спущено на воду 2 августа 2019 года.

Ранее «Красное Сормово» построило две серии сухогрузов проекта RSD59. Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов по контракту с ГТЛК и «Пола Райз» было завершено в октябре 2018 года. В июле 2019 года верфь достроила вторую серию, из четырех сухогрузов.

Проект RSD59 - это самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками (ВПК), морского и смешанного «река/море» плавания «Волго-Дон макс» класса. Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро - Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ. Основные характеристики судна: длина - 140,88 м, ширина - 16,98 м, высота борта - 6 м, дедвейт река/море - 5,128 тыс. т/7,535 тыс. т, объем грузовых трюмов - 11,292 куб. м, количество трюмов - 2, осадка река/море - 3,6 м/4,53 м.

«Красное Сормово» является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Пола Райз» зарегистрировано в декабре 2015 года в Санкт-Петербурге, осуществляет деятельность, связанную с перевозками и

организацией перевозок грузов. Кипрская Capstans Holding Limited владеет 66,67%-ной долей в ООО, еще 33,33% - гендиректор «Водохода» Ришат Багаутдинов (бывший советник по судоходной и судостроительной деятельности ООО «УТА», бывший председатель совета директоров «Волжского пароходства», бывший член совета директоров «Окской судовой верфи»).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ГТЛК ПРОВЕДЕТ НОВЫЙ КОНКУРС НА ПОСТАВКУ 5 ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ ДЛЯ КРЫМА, ПЕРВЫЙ НЕ СОСТОЯЛСЯ

Закупочная комиссия признала несостоявшимся открытый конкурс на поставку пяти пассажирских судов для регулярных перевозок в Крыму, поскольку только одна заявка соответствовала требованиям тендера, говорится в материалах на сайте госзакупок.

В августе ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) объявило конкурс с начальной (максимальной) ценой договора 1,25 млрд рублей, итоги подвели в первой декаде сентября. Заявки на конкурс поступили от 4 компаний, комиссия признала соответствующей требованиям документации о закупке только одну - от ООО «Астрон Марин» (Санкт-Петербург).

«В связи с тем, что на участие в закупке поступило менее двух заявок, соответствующих требованиям документации о закупке, закупка признана несостоявшейся», - говорится в итоговом протоколе комиссии.

Она решила провести «повторную закупочную процедуру на право заключения договора на поставку морских пассажирских судов».

Как сообщалось ранее, предполагалось, что суда будут курсировать в акватории Севастопольской бухты и в прибрежных морских районах полуострова Крым.

Тип судна - самоходное пассажирское, корпус - однокорпусный или катамаранный, говорилось в документах.

Поставка должна была осуществляться в рамках программы некоммерческого лизинга наземного и морского пассажирского транспорта в республике Крым и Севастополе, утвержденной распоряжением правительства России в декабре 2014 года.

Согласно документам, первое судно должно было быть передано не позднее 18 месяцев с даты заключения договора, второе - не позднее 21 месяца, третье - 24 месяцев, четвертое - 27 месяцев, пятое - не позднее 30 месяцев с момента заключения договора.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 2,9%, ДО 556,3 МЛН ТОНН

Грузооборот морских портов РФ в январе-августе 2019 года вырос на 2,9% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до 556,29 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** РФ.

При этом перевалка сухих грузов сократилась на 4,2% (до 248 млн тонн), наливных - увеличилась на 9,5% (до 308,29 млн тонн).

Продолжился рост грузооборота морских портов Арктического бассейна: по данным **Росморречфлота**, он составил 69,82 млн тонн (+19,4%), из них объем перевалки сухих грузов - 20,58 млн тонн (+3,9%), наливных грузов - 49,23 млн тонн (+27,4%).

В портах Азово-Черноморского бассейна грузооборот, напротив, сократился на 7,7%, до 168,52 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 61,80 млн тонн (-23,6%), наливных грузов - 106,72 млн тонн (+5,0%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 4,8 млн тонн (+46,7%), из них объем перевалки сухих грузов - 1,81 млн тонн (-1,5%), наливных грузов - 2,99 млн тонн (+108,6%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 171,99 млн тонн (+5,8%), из них объем перевалки сухих грузов составил 74,20 млн тонн (+2,9%), наливных грузов - 97,79 млн тонн (+8,1%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна возрос до 141,17 млн тонн (+5,5%), из них объем перевалки сухих грузов составил 89,61 млн тонн (+6,1%), наливных грузов - 51,56 млн тонн (+4,5%).

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ ДМИТРИЙ ЛИТОВКИН ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.09.11; ДЕЛО — ДРОН: СИЛОВИКАМ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ; ПОСЛЕ НАДЕЛЕНИЯ ПОЛИЦИИ, РОСГВАРДИИ, ФСО И ФСБ ТАКИМ ПРАВОМ В АЭРОПОРТАХ И НА МИТИНГАХ СТАНЕТ БЕЗОПАСНЕЕ

Силовикам могут разрешить сбивать беспилотные летательные аппараты (БПЛА) над аэропортами и в местах скопления людей, например, при проведении массовых мероприятий. Такие положения содержатся в законопроекте, который Госдума 11 сентября планирует рассмотреть в первом чтении. «Известия» ознакомились с ним. Это позволит повысить безопасность полетов авиации, а также защитит от потенциальных атак террористов, поясняют авторы документа. Однако, по словам экспертов, ужесточение регулирования использования квадрокоптеров и других летательных аппаратов может фактически уничтожить этот рынок в России.

Лицензия на охоту

Сотрудникам МВД, ФСО, ФСБ и Росгвардии могут дать право пресекать несанкционированное использование беспилотных воздушных судов (БВС), в том числе уничтожая их. Об этом говорится в законопроекте, внесенном в Госдуму группой депутатов для рассмотрения в первом чтении. Оно намечено на 11 сентября.

Сейчас в законодательстве нет норм, определяющих полномочия силовых структур по пресечению незаконного использования беспилотников, говорится в пояснительной записке к документу. Из-за этого запрет на полеты или уничтожение в целях безопасности приводит к многочисленным гражданским искам о возмещении причиненного материального ущерба.

Один из авторов инициативы, первый зампреда комитета ГД по безопасности и противодействию коррупции Эрнест Валеов, сказал «Известиям», что документ направлен на то, чтобы предупредить противоправные действия на массовых мероприятиях, а также в аэропортах и других объектах транспортной инфраструктуры.

— Дроны используются повсеместно, поэтому необходимо было прописать детально полномочия правоохранительных органов по пресечению их незаконного использования на массовых мероприятиях. Изменения вносятся в уже действующие нормативные акты, — сказал он.

На практике силовики уже пресекают несанкционированные полеты, например, вблизи здания ФСБ на Лубянской площади в Москве, над Кремлем и мостом через Керченский пролив. Также не получится запустить дрон без разрешения и на армейских мероприятиях или форумах. Во всех этих случаях срабатывает радиоэлектронный барьер, который глушит сигнал и не дает аппарату залететь на территорию, рассказал «Известиям» военный эксперт Антон Лавров.

По его словам, нарушение воздушного пространства дронами уже носит повсеместный характер. Они представляют серьезную угрозу безопасности людей — могут использоваться для атак в местах проведения культурно-массовых мероприятий и на критически важных объектах: электростанциях, химических предприятиях, транспортной инфраструктуре. Также они могут применяться для распыления отравляющих веществ, распространения наркотиков, контрабанды и других противоправных действий, следует из пояснительной записки к законопроекту.

Боевые дроны также уже активно применялись террористами, в частности, при атаках на российскую военную базу Хмеймим в Сирии.

По словам главного редактора отраслевого издания «Беспилотная авиация» Дениса Федутинова, речь, впрочем, может идти не только о террористах или преступниках — есть риски и в использовании технически неисправных аппаратов неквалифицированными людьми.

В ФСБ, ФСО и Росгвардии и **Минтрансе** на запрос «Известий» не ответили. В пресс-службе МВД сказали, что «не комментируют федеральное законодательство».

Опасные соседи

Из пояснительной записки к законопроекту следует, что **Минтранс** фиксирует многочисленные случаи полетов дронов в местах массового скопления людей и вблизи транспортных объектов, включая аэропорты.

В частности, в мае 2017 года в Хабаровске беспилотник приблизился к группе самолетов, выполнявших демонстрационные полеты в рамках празднования Дня Победы. В 2016 и 2017 годах такие аппараты без разрешения летали над территорией аэропорта Шереметьево с пересечением взлетно-посадочных полос и последующим облетом производственных зданий аэропорта, а также стоянки самолетов.

— Нельзя воспринимать запуск дрона просто как шалость. Такие летательные аппараты, действительно, представляют реальную угрозу для авиации, — сказал «Известиям» главный эксперт института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федор Борисов. — Нужно быть реалистами и признать, что день, когда дрон унесет человеческие жизни, практически неизбежен.

Чтобы снизить вероятность такого происшествия, по его мнению, нужно регулировать их использование, вплоть до согласования плана полета.

В пресс-службе Домодедово «Известиям» сказали, что тестируют системы по обнаружению беспилотных летательных аппаратов. Часть продуктов уже прошли первичные испытания, но для их полноценного внедрения требуются технические доработки, добавил представитель воздушной гавани. В Шереметьево, Внуково, Жуковском и Пулково на запросы «Известий» оперативно не ответили.

Бесконтрольное использование беспилотников уже создает серьезные проблемы не только в России. В конце декабря 2018 года несанкционированные полеты БПЛА на 30 часов парализовали работу одного из крупнейших аэропортов Великобритании Гатвик. Из-за этого вовремя не смогли улететь более 120 тыс. пассажиров. Аналогичная ситуация сложилась 9 января в другом британском аэропорту Хитроу: воздушная гавань была вынуждена временно приостановить отправку самолетов из-за сообщений о появлении дрона на взлетной полосе.

На сегодняшний день продажа беспилотников в России бесконтрольна, и далеко не все из них — просто игрушки, сказал «Известиям» первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал. Он привел данные **Ространснадзора**, согласно которым в 2015 году было зафиксировано четыре нарушения, связанных с использованием БПЛА, а в 2017-м уже 50. Точки над «i»

В документе также говорится, что стоимость летательных аппаратов снижается, а значит количество их владельцев в России будет стремительно расти. Согласно данным НП «ГЛОНАСС», в стране уже используется порядка 800 тыс. БПЛА. Но точной статистики по эксплуатирующимся в России беспилотникам нет, поскольку их регистрация пока не обязательна.

Власти постепенно ужесточают контроль за дронами. В июле были внесены поправки в КоАП, увеличивающие в 10 раз штрафы за нарушение правил использования воздушного пространства. Минимальный размер наказания для физлиц теперь составляет 20 тыс., для юрлиц — 250 тыс. рублей.

Также с 27 сентября владельцы БПЛА весом от 250 г до 30 кг обязаны будут поставить их на учет в Росавиации. В единый реестр должны попасть даже игрушки. В пресс-службе ведомства «Известиям» сообщили, что регистрация аппаратов пока не началась, заявки можно будет подать с указанной выше даты.

В НП «ГЛОНАСС» отмечают, что постепенное ужесточение контроля за дронами уже приводит к негативным последствиям — люди начали отказываться от них. В 2017 году РФ занимала 2% мирового рынка в стоимостном выражении (\$163 млн). В 2019 году он оценивается лишь в \$40 млн, отметили в НП «ГЛОНАСС». Дальнейшее ужесточение регулирования и искусственные барьеры могут привести к стагнации сектора вплоть до прекращения массового использования таких устройств гражданами, считают в организации.

<https://iz.ru/920094/aleksandr-volobuev-dmitrii-litovkin-irina-tcyruleva/delo-dron-silovikam-predlagaiut-razreshit-sbivat-bespilotniki>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.09.10; ЦЕНЫ ВСТАЛИ НА КРЫЛО ;ФАС ОПРОВЕРГАЕТ ДВУХЗНАЧНЫЙ РОСТ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ

Двухзначных темпов роста цен на авиабилеты нет, а данные Росстата отражают лишь средние затраты пассажиров. Так прокомментировали «РГ» в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) сообщения СМИ о росте цен на авиаперелеты с начала этого года сразу на 24 процента.

Как подчеркнули в антимонопольном ведомстве, журналисты неверно интерпретировали данные Росстата. В статистическом ведомстве «РГ» рассказали, что с января по август 2019 года стоимость перелета в салоне эконом-класса выросла на 24,1 процента, а к августу прошлого года - на 18,3 процента.

Но статистика оценивает «средний чек», то есть средние затраты пассажиров на усредненный перелет, что характеризует скорее покупательную способность населения, но не рост цен, отметили в ФАС. Влияют на эту оценку и дальность перелетов, и пассажиропоток, и скидки авиакомпаний, и стоимость багажа. Уровень цен в зависимости скорее от платежеспособности населения и конкуренции, а не от затрат перевозчиков. В ФАС подчеркнули, что отслеживает чистый рост цен в сопоставимых условиях.

Согласно данным, представленным в базе официальной статистической информации ЕМИС, средняя стоимость полета экономическим классом в январе этого года была 5,1 тысячи рублей, а в августе - 6,3 тысячи рублей.

Как пояснил «РГ» представитель агрегатора авиабилетов Biletix, сопоставлять январь и август некорректно, так как летом цены всегда растут. А вот за год, по данным агрегатора, на внутренних направлениях средний чек авиабилетов вырос всего на 0,2 процента, а на зарубежных вообще снизился на 2,3 процента.

<https://rg.ru/2019/09/10/v-rossii-oprovergli-rezkoe-podorozhanie-aviabiletov.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1034399>

ТАСС; 2019.09.10; ЧЕХИЯ ОЖИДАЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ ИТОГОВ КОНСУЛЬТАЦИЙ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ С РОССИЕЙ

Министерство транспорта Чехии готово к проведению консультаций с российскими партнерами по пассажирскому авиасообщению между республикой и РФ, которые состоятся 13 сентября в Праге. Об этом ТАСС сообщил во вторник представитель ведомства Франтишек Емелка.

«Мы полностью готовы к встрече с российскими коллегами, которая должна пройти 13 сентября в Праге, и ожидаем положительный результат», - сказал он. Консультации

пройдут на уровне руководителей отделов гражданской авиации **министерств транспорта РФ** и Чехии.

Предыдущий раунд переговоров состоялся в июле в Москве. Транспортные ведомства РФ и Чехии, по словам Емелки, интенсивно взаимодействуют с целью скорейшего достижения постоянно действующего соглашения о пассажирских авиаперевозках. Оно может быть подписано до конца сентября.

Между РФ и Чехией действует временная договоренность о сохранении числа рейсов национальных перевозчиков в воздушном пространстве обеих стран. Прага заинтересована в скорейшем урегулировании ситуации, возникшей в пассажирских авиаперевозках с РФ.

2 июля по требованию чешской стороны российские авиакомпании были вынуждены сократить или полностью остановить полетную программу в Чехию. Так, «Аэрофлот» сократил количество рейсов из Москвы в Прагу с шести до двух в день. Лоукостер «Победа» с 4 июля был готов приостановить полеты из Москвы в Карловы Вары, а «Уральские авиалинии» - из Екатеринбурга в Прагу.

По данным источника ТАСС, решение чешской стороны ограничить полеты российских перевозчиков было связано с тем, что власти двух стран не смогли договориться и согласовать перелет самолета компании Czech Airlines из Праги в Сеул через воздушное пространство России.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6870508>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.09.10; МИНТРАНС МОЖЕТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ О СПРАВКАХ ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ ПО РОССИИ

Автор: Ботороева Елена

Требование о наличии ветеринарных справок при перевозке домашних животных воздушными судами по России предлагается отменить. Соответствующий приказ начал разрабатывать **Минтранс**, говорится на портале проектов нормативных правовых актов.

Минсельхоз в 2016 году издал приказ о правилах работы по оформлению ветеринарных сопроводительных документов, согласно которым оформление таких документов не требуется при перемещении по территории России домашних, служебных, декоративных животных.

При этом правила проведения досмотров на воздушном транспорте содержат безальтернативное требование о наличии ветсправок для животных. Проект приказа предлагает привести правила досмотра в соответствие с приказом Минсельхоза.

Минтранс может отменить требование о справках для авиаперевозок животных по России

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-mozhet-otmenit-trebovanie-o-spravkakh-dlya-aviaperevozok-zhivotnykh-po-rossii.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; QATAR AIRWAYS МОЖЕТ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЮ, ЕСЛИ КАТАР И РФ ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЕ ОБ «ОТКРЫТОМ НЕБЕ»

Qatar Airways может увеличить частоту полетов из Дохи в Петербург, а также открыть рейсы в два крупных российских города, в частности, во Владивосток, сообщил исполнительный директор группы компаний Qatar Airways Акбар аль-Бакер журналистам во вторник.

Вопрос о новых рейсах перевозчик рассмотрит, если РФ и Катар подпишут соглашение об «открытом небе», отметил исполнительный директор.

«Когда мы открываем новое направление, то мы не ставим ежедневный режим. Санкт-Петербург важен для нас, поэтому на «Пулково» мы поставили ежедневный режим полетов. Пока смотрим возможность замены самолетов на более большие, а потом, возможно, увеличим полеты до двух раз в день», - сказал он.

«Наряду с Владивостоком мы рассматриваем еще один крупный город России, но не спрашивайте меня пока об этом. Пока это тайна», - добавил аль-Бакер.

Авиакомпания Qatar Airways была основана в 1997 году. Флот компании насчитывает 200 самолетов Boeing и Airbus. География полетов компании охватывает более 150 направлений, в том числе в Европе - 41 маршрут.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ЧАСТЬ РАБОТ ПО III ЭТАПУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЯКУТСКА ЗА 390 МЛН РУБ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) объявило повторный конкурс с ограниченным участием на право осуществления части работ в рамках третьего этапа реконструкции аэропорта «Якутск», сообщается в материалах на сайте госзакупок.

В марте текущего года Росавиация уже объявляла конкурс на этот подряд с ценой 2,235 млрд рублей, однако не получила ни одной заявки. Теперь же из общего объема работ исключены основные - по реконструкции непосредственно взлетно-посадочной полосы (ВПП). Поэтому начальная (максимальная) цена контракта сократилась до 390,692 млн рублей.

По условиям нового конкурса, подрядчику предстоит до 30 ноября 2020 года обустроить коммунальную инфраструктуру аэропорта: канализационную насосную станцию, фундаменты и основания, очистные сооружения, сети связи и электроснабжения, а также выполнить другие работы.

Заявки принимаются до 2 октября, итоги конкурса будут подведены 10 октября.

Ранее сообщалось, что в Якутске ведется реконструкция ВПП-2 в несколько очередей, на 2019-2021 годы был запланирован III этап. Стоимость реконструкции ВПП-2 составит 4,5 млрд рублей. При этом в конце августа **министерство транспорта** России совместно с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» приняли решение о переносе сроков строительства из-за необходимости корректировки проектной документации и выделения дополнительных средств из федерального бюджета на соединительный пандус.

По новым данным, полное завершение реконструкции ИВПП-2 аэропорта «Якутск» запланировано на осень 2022 года.

По предварительным прогнозам, после завершения реконструкции и обновления международного терминала пассажиропоток на международных направлениях возрастет с 40 тыс. до 100 тыс. человек в год.

В 2018 году общий пассажиропоток аэропорта «Якутск» вырос на 0,8% по сравнению с предыдущим годом - до 909,8 тыс. человек.

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом республики, здесь базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. Осуществляются полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, на Пхукет.

Единственным акционером ОАО «Аэропорт «Якутск» является Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.10; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» РАСШИРИЛ АЭРОВОКЗАЛ, ОТКРЫВ НОВЫЙ АТРИУМ ДЛЯ РОССИЙСКИХ РЕЙСОВ

Аэропорт «Домодедово» расширил аэровокзал, открыв новый, западный, атриум в зоне внутренних воздушных линий, сообщила пресс-служба аэропорта.

В аэровокзале появилось новое пространство для отдыха пассажиров и развития выставочных и коммерческих проектов. Общая площадь терминала выросла на 6,8 тыс. кв. м.

«Это зеркальное отражение восточного атриума, который мы открыли для международных рейсов. Благодаря проекту действующий аэровокзал обрел гармоничный и завершенный вид, а у пассажиров появилось новое функциональное пространство для комфортного отдыха», - приводит пресс-служба слова директора «Домодедово» Игоря Борисова.

Высота атриума со сплошным остеклением фасада достигает 22 м. Пространство отвечает требованиям доступной среды.

«В западном атриуме уже функционирует новая входная группа, большая зона ожидания, автоматизированные терминалы для заказа такси и покупки билетов на «Аэроэкспресс», медицинский пункт. Из этой части аэровокзала пролегает самый короткий путь к паркингу РЗ, который предназначен для автомобилей операторов каршеринга», - отмечается в сообщении «Домодедово»

В 2019 г. аэропорт открыл автомобильную эстакаду с зоной посадки и высадки пассажиров. Протяженность выделенной для этого пешеходной зоны - 300 м. Она расположена в непосредственной близости от аэровокзала.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2019.09.10; АЭРОФЛОТ ПОДТВЕРДИЛ СТАТУС ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ УРОВНЯ «ПЯТЬ ЗВЕЗД»

Аэрофлот третий год подряд получает высший рейтинг «пять звезд» в категории «Глобальная авиакомпания» от американской авиационной ассоциации APEx. Это означает, что **Аэрофлот** - единственная российская компания со столь престижным международным статусом, а по уровню обслуживания пассажиров и масштабам позиционирования не уступает лучшим премиум-перевозчикам мира. Результат объявлен на торжественной церемонии APEx Awards, которая состоялась 9 сентября в Лос-Анджелесе в рамках международной специализированной авиационной выставки и конференции APEx EXPO.

По традиции на мероприятии были отмечены авиаперевозчики, которые с успехом применяют инновационные подходы к повышению качества сервиса. **Аэрофлот** вновь подтвердил свой рейтинг «пять звезд» APEx в самой значимой номинации - «Глобальная авиакомпания». К этой категории относятся перевозчики с крупным флотом широкофюзеляжных самолетов и глобальным охватом деятельности. По итогам прошлого года всего в мире насчитывалось только 25 глобальных авиакомпаний, которым APEx присвоила рейтинг «пять звезд».

В целом рейтинг APEx, основанный на отзывах пассажиров, охватил почти 600 авиакомпаний мира. Для их оценки применяется уникальная онлайн-технология, которая принимает во внимание лишь сертифицированные отзывы тех, кто совершил реальное путешествие, поддающееся проверке.

Ассоциация APEx (Airline Passenger Experience Association) базируется в США и на протяжении четырех десятилетий специализируется на всестороннем изучении качества обслуживания пассажиров на воздушном транспорте.

По степени авторитетности это - американский аналог европейского исследования агентства Skytrax, которое считается ведущим в мире оценщиком авиакомпаний и аэропортов по уровню обслуживания пассажиров. **Аэрофлот** входит в число обладателей

знакового рейтинга «четыре звезды» Skytrax.

- Стабильное подтверждение рейтинга «пять звезд» от американской ассоциации APEx в номинации «Глобальная авиакомпания» имеет для нас особую ценность, - заявил генеральный директор **Аэрофлота** Виталий Савельев. - Это высшее признание нашего сервиса и сильных позиций на глобальном рынке. На фоне непростой геополитической обстановки взыскательный международный пассажир выбирает премиальное качество нашего продукта, пунктуальность и широкие транзитные возможности. Неизменно высокое качество сервиса **Аэрофлота** приближает нас к реализации важнейшей цели Стратегии 2023 - нарастить международный транзитный пассажиропоток до 10-15 миллионов пассажиров в 2023 году.

<https://rg.ru/2019/09/10/aeroflot-podtverdil-status-globalnoj-aviakompanii-urovnia-piat-zvezd.html>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2019.09.10; ДОРОГОЙ ЭКОНОМКЛАСС

В: Средняя цена на авиабилеты экономкласса сейчас на четверть выше чем в начале года, это самый большой рост с кризисного 2008, это РБК подтвердили в Институте экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики. Впрочем, в августе цены на авиабилеты растут из-за туристов и, как правило, потом начинают снижаться. По данным агрегаторов Aviasells, Tutu.ru и Biletix, к середине осени билеты на некоторые внутренние рейсы могут подешеветь на 30%, а за границу на 15. Эксперты считают, что рост цен вызван увеличением издержек авиакомпаний, а также резким скачком стоимости топлива в прошлом году. По их мнению, для снижения цен нужна господдержка.

ФЁДОР БОРИСОВ, ВЕДУЩИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ВШЭ: Либо надо смотреть, где можно сократить издержки авиакомпании, но это очень ограниченный круг возможностей и, соответственно, это меры господдержки, это вопросы субсидирования и иных, скажем так, мер, которые бы позволяли вот эту вот дыру закрывать. Но здесь, повторюсь, в краткосрочной перспективе возможность очень ограничена.

В: В **Минтрансе** заявили: увеличение стоимости билетов не должно превышать инфляцию, ведомство собирается принять меры для сдерживания роста цен. В ФАС рост цен опровергают, там заявили, что статистика отслеживает средние затраты пассажиров, в том числе изменение дальности и направлений полетов, разные тарифы и условия провоза багажа. В службе подчеркивают: результат скорее характеризует покупательную способность населения, но не рост цен. Как бы то ни было, средний чек стало выше, это факт.