



Ежедневный мониторинг СМИ

13 СЕНТЯБРЯ 2019

ТАСС; 2019.09.13; ДОЧКА "АВТОДОРА" ПОЛУЧИЛА 25% В КОНЦЕССИИ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ.....	5
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.09.13; РЖД МЕНЯЮТ РЕЛЬСЫ НА ЛОКОМОТИВЫ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОНОПОЛИЯ ПЕРЕНАПРАВИТ ИНВЕСТИЦИИ С БАМА НА ПОКУПКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	5
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ВЛАСТИ КУЗБАССА ГАРАНТИРУЮТ РЖД 51 МЛН Т УГЛЯ ДО 2020Г ДЛЯ ПОСТАВОК В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РФ - ЗАМПРЕД ЕАБР.....	6
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР; РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ СТИМУЛИРУЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ	7
ТАСС; 2019.09.13; В МОЗДОКСКОМ РАЙОНЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫПОЛНЕН ГОДОВОЙ РЕМОНТ ДОРОГ.....	12
ТАСС; 2019.09.13; ТУРОПЕРАТОР "РУСЬ" С КОНЦА СЕНТЯБРЯ СОКРАТИТ МАРШРУТ ПО ЗОЛОТОМУ КОЛЬЦУ ИЗ-ЗА ПЛОХИХ ДОРОГ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; БОЛЕЕ 100 КМ БАРЬЕРНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ УСТАНОВЯТ В ЭТОМ ГОДУ НА ПОДМОСКОВНЫХ ДОРОГАХ	13
ТАСС; 2019.09.12; КУБАНЬ ОТРЕМОНТИРОВАЛА ДОРОГИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НА ДВА МЕСЯЦА РАНЬШЕ	14
ТАСС; 2019.09.13; В ЛЕНОБЛАСТИ ОЖИДАЮТ РОСТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2,5 МЛРД РУБ.....	15
ТАСС; 2019.09.13; ДОРОГУ ЖИЗНИ, СПАСШУЮ ЛЕНИНГРАД ВО ВРЕМЯ БЛОКАДЫ, ОТРЕМОНТИРУЮТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ.....	15
РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ НАЗВАЛИ СУММУ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ОБЛАСТНЫХ ДОРОГ К НОРМАТИВУ.....	15
ТАСС; 2019.09.12; ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ ТРЕБУЕТСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3 ДОРОЖНЫХ РАЗВЯЗОК НА СТАВРОПОЛЬЕ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.09.13; МАПП "ЗАБАЙКАЛЬСК" НАЧНУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ.....	17
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.09.13; ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТБ В КАЗАНИ.....	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.09.12; ТРАНСПОРТ – ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПРОШЕЛ ПЯТЫЙ ВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ	19
ТАСС; 2019.09.12; КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА, ЭНЕРГЕТИКИ И СВЯЗИ ИНГУШЕТИИ ПРЕОБРАЗОВАН В МИНИСТЕРСТВО	23
РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ НАВОДНЕНИЯ ОБОЙДЕТСЯ В 40 МЛРД РУБЛЕЙ.....	23
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.09.13; КАК ПЕРЕВОЗИТЬ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ, ПОЕЗДАХ И АВТОБУСАХ.....	24
ПРАЙМ; 2019.09.12; ПРОЕКТ НОВОЙ ОЧЕРЕДИ ПРИМОРСКОГО КОЛЬЦА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ОДОБРИЛИ В ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЕ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ГРАЖДАНЕ 53 СТРАН С 1 ОКТЯБРЯ МОГУТ ПРИЕЗЖАТЬ В ПЕТЕРБУРГ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ.....	26

ТАСС; 2019.09.12; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ СЕМЕЙ ОТМЕНИЛИ В КАРЕЛИИ	26
РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ЗА ПОЛТОРА ГОДА ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ВЫЯВИЛА БОЛЕЕ 770 ТЫСЯЧ ПЬЯНЫХ ЗА РУЛЕМ	27
ТАСС; 2019.09.13; В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА НА 57% УМЕНЬШИЛОСЬ ЧИСЛО ДТП В МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ АВАРИЙ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; В РОССИИ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ПОСТРАДАЛИ И ПОГИБЛИ В ДТП ПОЧТИ 15 ТЫСЯЧ ДЕТЕЙ	28
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.09.12; «НЕДЕТСКИЙ» ШТРАФ. НАДО ЛИ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ?.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА УЧАСТКАХ ЦКАД.....	29
ТАСС; 2019.09.13; НОЧНОЙ АВТОБУСНЫЙ МАРШРУТ СВЯЖЕТ НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН С САРАТОВОМ	30
ТАСС; 2019.09.13; РОСАВТОДОР ОТКРЫЛ ДВИЖЕНИЕ НА НОВОМ УЧАСТКЕ ТРАССЫ "СОРТАВАЛА" В КАРЕЛИИ	30
ТАСС; 2019.09.13; МОСТ, СВЯЗЫВАЮЩИЙ ХАСАВЮРТ С ЮЖНЫМИ РАЙОНАМИ ДАГЕСТАНА, ОТРЕМОНТИРУЮТ К КОНЦУ НОЯБРЯ	30
РБК; 2019.09.13; ЧИНОВНИКИ РАСКРИТИКОВАЛИ КРУПНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ	31
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.09.13; ГЛУБОКОУВАЖАЕМЫЙ ВАГОНОУМНОЖАТЫЙ; ВЭБ.РФ ПЛАНИРУЕТ ОБНОВИТЬ ТРАНСПОРТ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ НА 2 ТРЛН РУБ.	31
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.13; РОБОТЫ ВЫХОДЯТ НА ТРАССУ; КАК БЕСПИЛОТНИКИ ПОВЛИЯЮТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ; 2019.09.12; НА ВСЕХ – ОДИН ПАСПОРТ И ОДНИ ПРАВА; ПО НИМ РАБОТАЮТ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО ВОДИТЕЛЕЙ	36
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; КЛЮЧЕВОЙ ОБЪЕКТ; РОСАВТОДОР НАЧАЛ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБХОДА ВОЛГОГРАДА.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.09.12; АВАРИЯ - ДОЧЬ САМОКАТА; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСЧИТАЛИ ПЕРВЫЕ АВАРИИ С ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ	40
ТАСС; 2019.09.12; «ЯНДЕКС.НАВИГАТОР» БУДЕТ СООБЩАТЬ ВОДИТЕЛЯМ О ШЕСТИ ТИПАХ КАМЕР НА ДОРОГАХ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; КРАСНОЯРСКИСИЗ К 2020Г СПРОЕКТИРУЕТ ПЕРВУЮ ЛИНИЮ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО.....	41
RNS; 2019.09.12; В МОСКВЕ ПОДГОТОВЯТ ПРОЕКТ БИРЮЛЕВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО	42
РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.09.13; РОСИМУЩЕСТВО КУПИЛО ВАГОНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ; ПРИОБРЕТЕННЫЕ РОСИМУЩЕСТВОМ 166 ПассаЖИрских ВаГОНОВ И 10 ЛоКОМОТИВОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ ФГУП «КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СООБЩЕНИЯ С КРЫМОМ ПОСЛЕ ВВОДА В СТРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ	42
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.13; ШАРИКИ ЗА РОЛИКИ; ОДОБРЕН ПЕРЕВОД ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; КАЗАХСТАН ПРЕДОСТАВИТ РОССИИ ДАННЫЕ ОБ УЩЕРБЕ ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ ТРАНЗИТА СВОЕГО УГЛЯ НА УКРАИНУ ЧЕРЕЗ РФ	45
ПРАЙМ; 2019.09.12; Ж/Д СНГ СОГЛАСОВАЛИ ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПРИ РЕМОНТЕ ВАГОНОВ С 2021 Г.....	46
ПРАЙМ; 2019.09.12; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТЫ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТИ ГОСФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ РЖД	47

ТАСС; 2019.09.12; РОСИМУЩЕСТВО ПРИОБРЕЛО ВАГОНЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА	47
РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; "ДОЧКА" РЖД ОБЪЯСНИЛА, ЗАЧЕМ НУЖНЫ Поезда из Москвы в Москву	48
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.12; МЖД: ДВА НОЧНЫХ Поезда Москва - Москва по маршруту через Тулу и Калугу запустят с 1 ноября ...	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; РЖД ГОТОВЫ ПЕРЕВОЗИТЬ К 2025 ГОДУ БОЛЕЕ 55 МЛН ТОНН ПРОДУКЦИИ НЛМК	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; В ЧУДОВО ДЛЯ Пассажиры "Сапсана" запустят автобус в Новгород.....	49
ТАСС; 2019.09.13; Пассажиры МЖД чаще всего выбрали поезда Ярославского направления летом 2019 года	50
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; Тверской завод ТМХ в 2019-20ГГ будет поставлять вагоны МВД для перевозки спецконтингента	50
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; Власти Тверской области предлагают ТМХ перенести в Тверь производства из других регионов, готовы на льготы	50
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.09.12; В историю на поезде; первые два московских центральных диаметра повезут пассажиров до конца 2019 года.....	51
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; ГОСУДАРСТВО НАПРАВЛЯЕТ ЭЛЕКТРИЧКИ В РЕГИОНЫ; НАЛОГОВЫЕ льготы должны позволить пригородным перевозчикам закупать новый подвижной состав	55
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.09.12; «ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ИВОЛГА» ОПТИМАЛЬНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ПО МЦД»; для новых пригородно-городских маршрутов D1 и D2 уже закуплено 39 современных поездов.....	57
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БУДЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ НОВЫХ деловых центров»; МЦД будет оттягивать пассажиропоток из центра в срединную часть города	60
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; «В Твери создано современное производство электропоездов мирового уровня»; Тверской вагоностроительный завод переходит на цифровые технологии.....	61
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; «У пригородных перевозчиков очень разные потребности»; «ИВОЛГА 2.0» спроектирована «ТрансМашХолдингом» по модульному принципу	63
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ РОЖЕНКО; 2019.09.12; РЕНЕССАНСНЫЙ Пассажиры; инновационные концепции транспортного планирования предполагают появление мобильных приложений-интеграторов общественного транспорта	64
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; «УРБАНИЗАЦИЯ БУДЕТ ОСНОВНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ производства подвижного состава»; ГОСЗАКАЗ НА ПРИГОРОДНЫЕ перевозки подстегивает развитие высокотехнологичного железнодорожного машиностроения.....	67
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; Поезда устремляются в регионы; особенности эксплуатации железных дорог в различных частях России формируют потребность в различных типах пригородного подвижного состава	69

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.09.12; БУДУЩЕЕ – ЗА ЦИФРОВИЗАЦИЕЙ; В ЩЕРБИНКЕ ПРОШЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ПРОСТРАНСТВА 1520 «PRO//ДВИЖЕНИЕ.ЭКСПО»	71
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ЛАТВИЯ НАДЕЕТСЯ ПЕРЕКЛЮЧИТЬ ЧАСТЬ ГРУЗОПОТОКА ИЗ РФ В ЕВРОПУ НА RAIL BALTICA	74
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; FESCO ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	75
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; КОНЦЕРН «УРАЛВАГОНЗАВОД» ЗАКАЖЕТ ОЦЕНКУ СТОИМОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ УВЗ	75
КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.09.13; ГАЗ С ЯМАЛА ДОПЛЫЛ ДО ЛИТВЫ; СТРАНА ПОЛУЧИТ ПЕРВУЮ КРУПНУЮ ПАРТИЮ СПГ ИЗ РОССИИ	76
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; СКФ И NYK LINE ПРИВЛЕКУТ КРЕДИТЫ SUMITOMO MITSUI, SOCIETE GENERALE И SHINSEI BANK НА РЕФИНАНСИРОВАНИЕ 2 ТАНКЕРОВ	77
ТАСС; 2019.09.13; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАПУСКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВОЛГЕ	77
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; БОРРЕМФЛОТ СПУСТИЛ НА ВОДУ ПЕРВЫЙ ПЕРЕДЕЛАННЫЙ ИЗ ТАНКЕРА СУХОГРУЗ ДЛЯ ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА	78
ТАСС; 2019.09.13; АВИАВЛАСТИ РОССИИ И ЧЕХИИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПЕРЕЛЕТЫ ЖУКОВСКИЙ - ПРАГА	79
РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; МИНТРАНС ХОЧЕТ ОБНОВИТЬ ПОРЯДОК УСТАНОВЛЕНИЯ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ	79
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.09.13; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРОЕКТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕСПИЛОТНИКОВ В ПОИСКОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ ПРИ АВИАКАТАСТРОФАХ	80
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.09.13; БЕСПИЛОТНИКИ ХОТЯТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ	80
РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; МЕЖДУ МОСКВОЙ И КАРАКАСОМ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	81
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРРОНА ЗА 1,2 МЛРД РУБ	81
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ЧИСЛО ОБСЛУЖЕННЫХ РОССИЙСКИМИ АВИАДИСПЕТЧЕРАМИ РЕЙСОВ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ ВЫРОСЛО НА 9,5% - РОСАВИАЦИЯ	82
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ВЕЛИЧИНА "СИБИРИ" И "ГЛОБУСА" ПОТРЕБОВАЛА ИХ ОБЪЕДИНЕНИЯ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ - ФИЛЕВ	82
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА "ПУЛКОВО" В АВГУСТЕ ВЫРОС НА 5,8%, С НАЧАЛА ГОДА - НА 8,6%	83
ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ПАССАЖИРОПОТОК "ВНУКОВО" В АВГУСТЕ ВЫРОС НА 8%, С НАЧАЛА ГОДА - НА 12%	83
ТАСС; 2019.09.12; НА КОЛЫМЕ СОЗДАЛИ СОВЕЩАТЕЛЬНЫЙ ОРГАН ПРИ ГУБЕРНАТОРЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ В РЕГИОНЕ	84
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ТАРИФЫ АЭРОПОРТА ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ВЫРОСЛИ В ПРЕДЕЛАХ 4,1%	84
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ ПЕРМИ В СЕНТЯБРЕ ОГРАНИЧИТ ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА	84
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» РЕШИЛА ПОКИНУТЬ ЕЩЕ ОДНА АВИАКОМПАНИЯ, В ЭТОТ РАЗ - ЯПОНСКАЯ JAL	85
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING-787 DREAMLINER И AIRBUS A350	85
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; РОСТ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ЗАМЕДЛИЛСЯ В АВГУСТЕ ДО 2%	86
ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; РОССИЯНЕ СТАЛИ РЕЖЕ ЛЕТАТЬ В СИНГАПУР, ВЬЕТНАМ И НА КУБУ	86

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; «ЮТЭЙР» ЗА 8 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 2,1%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 4 П.П.	87
ТАСС; 2019.09.13; КОМАНДЫ СТУДЕНТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ПОБЕДИЛИ В СОРЕВНОВАНИЯХ «АКВАРОБОТЕХ» В ПРИМОРЬЕ.....	87
ГУДОК; 2019.09.12; РУТ (МИИТ) ОБЪЯВИЛ КОНКУРС.....	88
ГУДОК; 2019.09.12; УНИВЕРСИТЕТСКАЯ СРЕДА ПРИГЛАШАЕТ ПЕДАГОГОВ	88
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; ИМЕННЫЕ ДЕРЕВЬЯ; ИХ ПОСАДИЛИ В ПАМЯТЬ О ПОГИБШИХ.....	88

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.09.13; ДОЧКА "АВТОДОРА" ПОЛУЧИЛА 25% В КОНЦЕССИИ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ

Компания "Автодор - платные дороги" ("дочка" ГК "Автодор") получила 25% в концессии строительства автомобильного обхода Тольятти, сообщили в пресс-службе госкомпании.

"В результате совершенной 10 сентября 2019 года сделки ООО "Автодор - платные дороги" входит в состав участников Хозяйственного партнерства "Концессионная компания "Обход Тольятти" с долей 25% от капитала партнерства", - говорится в сообщении ГК "Автодор".

В госкомпании пояснили, что в рамках соглашения дочка "Автодора" будет оператором по эксплуатации автомобильного обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. В частности, компания будет заниматься контролем за созданием, корректировкой и согласованием проектной документации проекта, а также сбором платы за проезд.

В ГК "Автодор" напомнили, что обход Тольятти - инфраструктурный проект строительства автодороги в западно-восточном направлении в обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу в районе села Климовка и выходом на М-5 "Урал" является ключевым звеном Международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай". Он включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, Транспортную стратегию развития Российской Федерации, Стратегию пространственного развития России. Хозяйственное партнерство разработало и внесло частную концессионную инициативу в правительство Самарской области о реализации этого проекта.

ГК "Автодор" создана в 2009 году. Цель компании - создание и развитие опорной сети скоростных автомобильных дорог в России, привлечение внебюджетных инвестиций, развитие объектов дорожного сервиса. В доверительном управлении компании находятся трассы М-1 "Беларусь", М-4 "Дон", М-3 "Украина" и строящаяся скоростная автомобильная дорога М-11 "Москва - Санкт-Петербург". "Автодор" также является ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Москве и Московской области.

<https://tass.ru/ekonomika/6880879>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2019.09.13; РЖД МЕНЯЮТ РЕЛЬСЫ НА ЛОКОМОТИВЫ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОНОПОЛИЯ ПЕРЕНАПРАВИТ ИНВЕСТИЦИИ С БАМА НА ПОКУПКУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

РЖД перенаправят часть финансирования с инфраструктурных проектов на другие цели из-за невыполнения обязательств подрядчиками. В 2019 году затраты на стройку снизятся на 100 млрд руб., в том числе на проект расширения БАМа.

Почему РЖД сокращают финансирование БАМа

«Российские железные дороги» в 2019 году перенесут около 100 млрд руб. инвестиций с инфраструктурных проектов на другие цели из-за невыполнения подрядными организациями договорных обязательств. Об этом РБК сообщили два источника, близких к монополии.

На прошлой неделе в РЖД обсуждали очередную корректировку инвестпрограммы, пояснил один из собеседников РБК. Но они не уточнили, кто из подрядчиков не выполнил

контракты. Представитель РЖД отказался от комментариев. 12 сентября РЖД объявили о проведении заседания совета директоров, которое состоится 18 сентября. На нем помимо прочего будет рассмотрен вопрос о корректировке инвестиционной программы на 2019 год.

После корректировки инвестиций сократится финансирование проекта РЖД по расширению Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссиба, рассказали источники РБК. От реализации этого проекта зависит выполнение цели удвоения грузопотока в восточном направлении к 2025 году до 210 млн т.

Согласно апрельскому проспекту к выпуску евробондов РЖД, на расширение БАМа и Транссиба сначала планировалось направить 76,4 млрд руб. из 682 млрд руб. инвестпрограммы в 2019 году. В июне РБК писал, что финансирование сократили на 5,4 млрд руб. Источники РБК рассказали, что из-за проблем с подрядчиками бюджет проекта будет урезан еще на 26,2 млрд руб. Работы, запланированные на этот год, не развернуты по нескольким перегонам, скорректированный паспорт проекта РЖД уже внесен на согласование в **Минтранс**. Представитель ведомства отказался от комментариев.

Кроме того, из-за ненадлежащего выполнения работ подрядчиками около 36 млрд руб. инвестиций недосчитаются проекты расширения железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, на которые первоначально было предусмотрено направить суммарно 71,2 млрд руб. в 2019 году, утверждают собеседники РБК. Расходы на развитие центрального железнодорожного узла (в Москве, на него было запланировано 105,8 млрд руб.) сократятся на 24 млрд руб., на 2,3 млрд руб. меньше потратят на развитие участка Междуреченск-Тайшет (запланировано - 8,9 млрд руб.).

Крупнейшими подрядчиками РЖД на Восточном и Южном полигонах назывались «Трансюжстрой» (входит в «Спецтрансстрой» Юрия Рейльяна), «Бамстроймеханизация» (входит в Группу компаний 1520 Алексея Крапивина) и «дочка» РЖД «РЖД Строй». РБК направил запросы в пресс-службы этих компаний. «Ведомости» писали в 2017 году, что «Трансюжстрой» передавал подряды по БАМу «Р-индустрии» и «Р-восток» Владимира Васильева.

В 2018 году РЖД нарушили выполнение плана по повышению пропускной способности БАМа и Транссиба, сообщила Счетная палата.

Монополия еще в 2013 году взялась за модернизацию этих маршрутов стоимостью 562,4 млрд руб., но в 2018 году вместо 11 разъездов и 78 км дополнительных путей был принят только один объект, указывали аудиторы.

На что РЖД направят 100 млрд

По словам источников РБК, часть средств РЖД пустят на приобретение тягового подвижного состава, часть - внесут в уставный капитал и направят на социальные проекты. Представитель РЖД отказался это комментировать.

Средства, сэкономленные после первого пересмотра инвестпрограммы в мае, РЖД планировали направить на закупку пассажирских вагонов по контракту с «Трансмашхолдингом» Искандера Махмудова и Андрея Бокарева на 237 млрд руб. на семь лет - с 2019 по 2025 год.

Недавно РЖД заявили о дополнительной потребности в локомотивах. «Если был первоначальный план, который формировался еще в 2018 году на 2019 год, - 674 машины, мы пришли к цифре 739», - говорил на прошлой неделе заместитель гендиректора РЖД Олег Валинский. Увеличение закупок локомотивов он объяснил ростом перевозок на Дальний Восток. Поставщиком локомотивов будет также «Трансмашхолдинг», сказал тогда топ-менеджер.

«Локомотивы РЖД однозначно нужны для обеспечения роста перевозок в порты Дальнего Востока: сейчас их не хватает на БАМ и для решения проблемы «брошенных» поездов (когда из-за нехватки локомотивов на путях образуются заторы. - РБК)», - сказал РБК гендиректор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров. По его словам, проблемы у РЖД в основном с подрядчиками, занятыми на БАМе: там второй год наблюдается отставание от графика. Некоторые объекты прошлого года до сих пор не введены, аналогичные проблемы повторяются в 2019 году, причины обычные - подрядчики в сложных условиях не успевают завершать объекты, пояснил эксперт.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ВЛАСТИ КУЗБАССА ГАРАНТИРУЮТ РЖД 51 МЛН Т УГЛЯ ДО 2020Г ДЛЯ ПОСТАВОК В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РФ - ЗАМПРЕД ЕАБР

ОАО «РЖД» и правительство Кемеровской области ведут переговоры о поставках угля в порты северо-запада РФ, сообщил заместитель председателя правления, статс-секретарь Евразийского банка развития (ЕАБР) Андрей Крайний журналистам в ходе XI Балтийского транспортного форума в четверг.

«Состоялось совещание, РЖД встречались с угольщиками. И представители РЖД официально заявили, что если вы нам гарантируете (до конца 2019 года - ИФ) 45 млн тонн погрузки на северо-запад, мы вам снизим тарифы там на 8-9%. Сейчас идет такой торг», - сказал Крайний, отвечая на вопрос о целесообразности строительства глубоководного порта под Калининградом, когда не загружены порты Усть-Луга и Бронка.

По его словам, на этом совещании Сергей Цивилев (губернатор Кемеровской области - ИФ) сказал, что «гарантирует 51 млн тонн». «Но даже если реально взять 35 млн тонн, этот объем нельзя перевалить через порты северо-запада. Сейчас есть инфраструктурные ограничения», - добавил Крайний.

«Так что груз есть. Было бы через что его перевалить. Будет глубоководный порт и транспортно-логистический комплекс региона сразу задышит. Но я не могу сразу сказать «давайте строить». Надо считать. Пока нет проектов. Я уже лет 15 слышу про это», - заключил Крайний.

Ранее сообщалось, что ОАО «Российские железные дороги» готово обсуждать скидки на транспортировку угля из Кузбасса в направлении портов северо-запада РФ при предоставлении для перевозки примерно 45 млн тонн этого груза до конца 2019 года.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР; РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ СТИМУЛИРУЕТ МОДЕРНИЗАЦИЮ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ

ОБОЗРЕНИЕ

Ключевую роль в развитии Арктической зоны РФ, освоении ее уникальных природных ресурсов, создании целостной системы хозяйствования и укреплении национальной безопасности в Заполярье играет основная транспортная линия Российской Арктики – Северный морской путь. Совершенствование работы Севморпути, безусловно, окажет позитивное влияние на все без исключения северные регионы. Важнейшее значение имеют развитие транспортной инфраструктуры СМП, укрепление и модернизация портовых мощностей.

Мурманск

Для организации полноценных морских торговых путей в Северном Ледовитом океане неизбежно требуется создание крупных транспортно-логистических узлов на базе уже существующих, наиболее доступных глубоководных портов арктического побережья. Крупнейший из таких портов – Мурманск.

В 2016 году Мурманск отметил 100-летие со дня основания. Символично, что к своему вековому юбилею город-порт, некогда послуживший стартовой площадкой планомерного освоения высоких широт, подошел, когда интерес к Арктике во всем мире резко возрос.

Причинами такого интереса являются сосредоточенные в Арктике запасы природных ресурсов, в первую очередь нефти и газа, и логистические возможности СМП.

В этих условиях Российская Федерация имеет явное преимущество, поскольку из всех арктических стран обладает самым протяженным побережьем Северного Ледовитого океана и целым рядом расположенных на нем развитых городов и портов.

Сразу стоит оговориться, что участие Мурманской области в реализации национальных интересов России в Арктике не исчерпывается ролью круглогодично открытого выхода в океан. Кольский полуостров – еще и уникальная минеральная кладовая, где добывается более трех десятков видов полезных ископаемых. Регион является единственным российским производителем апатитового, нефелинового и бадделейтового концентратов. Здесь вырабатывается 45% никеля, 10% железорудного концентрата, 7% рафинированной меди России.

Исключительно выгодное географическое положение Мурманской области позволяет ей стать опорным регионом в реализации Россией своих интересов в Арктике. Одним из перспективных направлений может стать налаживание системы международных транспортных коридоров с использованием Северного морского пути и тяготеющих к нему железнодорожных и речных меридиональных транспортных маршрутов.

Незамерзающий глубоководный порт Мурманск – единственный порт в европейской части России с коротким и удобным доступом в Мировой океан. Отсутствие потребности в искусственных защитных сооружениях и ледокольном обеспечении в зимний период делает его наиболее привлекательным для судовладельцев и удобным для обслуживания крупнотоннажных судов, перево-

зящих нефть и нефтепродукты, газ, уголь, минеральные удобрения и металлы.

Мурманск входит в десятку крупнейших портов России по объемам перевалки грузов и является базовым портом Северного бассейна по обеспечению перевозок по СМП. И не случайно дальнейшее развитие Мурманского транспортного узла включено в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Номенклатура грузов, которые обрабатываются в морском порту Мурманск, включает генеральные, навалочные, наливные грузы, грузы в контейнерах, рыбу и рыбопродукцию.

Не менее важным для развития логистики в Арктике является реализованный «Норильским никелем» проект строительства собственного перегрузочного комплекса в Мурманском порту. Создание грузового терминала – часть концепции развития компании.

Основной объем грузопотока – собственные грузы: продукция и материально-технические ресурсы ГК «Норильский никель», а также, как правило, грузы для жителей Норильского промышленного района – продукты, медикаменты и бытовые товары.

Помимо прочего морской порт Мурманск привлекателен для компаний нефтегазодобывающей отрасли. Традиционно Мурманск является основным портом базирования специализированных и научных судов, плавучих буровых установок.

В целях повышения конкурентоспособности и дальнейшего развития портовой инфраструктуры Мурманской области реализуется проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Основная цель проекта – создание действующего круглогодично глубоководного морского хаба – центра по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг». Эта комплексная задача включает в себя строительство новой железнодорожной ветки, развитие береговой инфраструктуры и акватории Кольского залива.

Еще один чрезвычайно важный для Мурманской области вопрос – развитие морской пассажирской инфраструктуры. Регион представляет огромный интерес для туристов со всего мира, поскольку Мурманск – самый крупный город на планете, расположенный за полярным кругом, и единственный незамерзающий арктический порт России. Здесь создается полноценный морской пассажирский терминал с причалом для крупных круизных лайнеров и пограничным пунктом пропуска.

Сейчас в области строится один из самых высокотехнологичных морских терминалов в стране – угольный перевалочный комплекс «Лавна». Комплекс, который станет одним из ключевых объектов реализуемого проекта развития Мурманского транспортного узла, строится на западном берегу Кольского залива, в устье реки Лавна. Проект помимо угольного терминала на берегу залива включает в себя строительство железнодорожной ветки, соединяющей поселок Выходной с Лавной, а также причалов для загрузки морских балкеров дедвейтом до 150 тысяч тонн. Первая очередь терминала мощностью 9 млн тонн угля в год будет запущена в 2020 году, а после выхода на полную мощность (в 2021 году) грузооборот терминала возрастет до 18 млн тонн угля в год.

Сабетта

Сабетта – арктический порт на западном берегу Обской губы Карского моря. Он находится на восточном берегу полуострова Ямал, в районе поселка Сабетта, и предназначен для транспортировки сжиженного природного газа и обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

Первые грузовые суда пришвартовались к причалу порта в октябре 2013 года. Порт строился в рамках проекта «Ямал СПГ». Здесь построен завод СПГ, первая очередь которого начала работу 5 декабря 2017 года. Порт стал одним из основополагающих объектов в инвестиционном проекте «Ямал СПГ».

Порт Сабетта, самый молодой морской порт России, стал абсолютным лидером по росту грузооборота среди морских портов страны. По итогам 2017 года порт, начавший в декабре экспортные поставки сжиженного природного газа, нарастил перевалку на 280,7% по отношению к 2016 году (с 2,845 млн т до 7,987 млн т).

Правительство РФ предполагает построить железнодорожную ветку до порта Сабетта от станции Бованенково железной дороги Обская – Бованенково – Карская. Также рассматривается возможность строительства железнодорожной линии Полуночное – Обская, что даст порту еще дополнительные 20 млн т грузов.

Не так давно Председатель Правительства РФ **Дмитрий Медведев** распорядился расширить границы морского порта Сабетта и включить туда терминал «Утренний» второго проекта по сжижению газа компании НОВАТЭК «Арктик СПГ». Это позволит НОВАТЭКу использовать для вывоза продукции «Арктик СПГ» 26 танкеров под иностранным флагом, разрешение на эксплуатацию которых до 2044 года на Севморпути компания получила в середине марта.

Включение терминала «Утренний» в порт Сабетта будет способствовать выполнению майского Указа Президента России по увеличению грузопотока по Севморпути к 2024 году до 80 млн т.

Сегодня к порту Сабетта относится первый проект НОВАТЭКа по сжижению газа «Ямал СПГ», уже вышедший на проектную мощность 16,5 млн тонн. Весь проект стоил \$27 млрд, порт Сабетта — 96 млрд руб., из которых 71 млрд руб. дало государство. Терминал «Утренний» расположен на полуострове Гыдан – на противоположной от Сабетты стороне Обской губы.

Президентом России Правительству РФ поручено предусмотреть в бюджете на 2020–2022 годы средства на строительство ледозащитного сооружения терминала «Утренний» и реконструкцию судоходного подходного канала в Обской губе.

Несмотря на то, что СПГ–терминал «Утренний» не будет таким масштабным, как Ямал СПГ, на его строительство и реконструкцию судоходного подходного канала в Обской губе требуется 103,8 млрд и 8,3 млрд руб. соответственно.

Дело в том, что Арктик СПГ–2 – стратегический для РФ проект. Россия, которая по итогам

2017 г. занимала лишь около 4% мирового рынка СПГ, стремится занять этот перспективный и быстрорастущий рынок.

По российской классификации запасы месторождения составляют 1,978 трлн м³ природного газа и 105 млн т жидких углеводородов. Ожидаемый срок запуска 1–й линии – 2022–2023 гг. с последующим запуском остальных линий в 2024 и 2025 гг.

Благодаря реализации проекта НОВАТЭК также обещает перевозить по СМП 46,7 млн т, то есть более 50% от цели в 80 млн т, поставленной Президентом РФ.

Диксон

Международный морской порт Диксон расположен на побережье Карского моря, у входа в Енисейский залив. Находится порт на территории поселка Диксон (Красноярский край) и используется для обеспечения жизнедеятельности поселка, военных объектов, арктических экспедиций и полярных станций, а также для гидрометеорологического и гидрографического обслуживания трассы Севморпути.

Навигация осуществляется в период с июня по октябрь. Для хранения грузов используются крытый склад площадью 10 тыс. м²

и открытый склад площадью

4 тыс. м². В порту действуют 3 портальных крана, 3 гусеничных автокрана, 1 колесный автокран, 4 автопогрузчика.

В июне нынешнего года порту Диксон присвоен международный статус. Решение направлено в первую очередь на увеличение грузопотока по СМП и создание новых перевалочных мощностей. Проект развития порта предполагает создание терминала для

погрузки угля. Кроме того, планируют построить терминал для отгрузки нефти с Пайяхского и Северо–Пайяхского месторождений.

Главное направление развития СМП связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов (Варандей, «Ямал СПГ», Диксон, Новый Порт, Дудинка, Норильск – в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, четыре – руд и угля).

Полный ввод в эксплуатацию угольного терминала «Чайка» в районе морского порта Диксон намечен на 2019 год. Терминал позволит освоить Сырадасайское месторождение коксующихся углей в районе реки Лемберова. Порт Диксон сможет перегружать свыше 1010 млн т.

Независимая нефтяная компания (ННК) планирует строительство нефтяного терминала Таналау в устье реки Енисей, на полуострове Таймыр. Ввод в эксплуатацию терминала повысит танкерный трафик в Арктике в 1,5 раза, с 10 до 15 млн т/год. Терминал позволит освоить Пайяхское и Северо–Пайяхское месторождения. В состав объектов морской части терминала войдут причал для отгрузки нефти, ледозащитное сооружение, вспомогательный причал, маневровая и операционная акватория.

Береговые объекты включают в себя технологический трубопровод – от резервуарного парка до нефтеналивного причала, пункт пограничного и таможенного контроля, здания и сооружения административного и производственно–подсобного назначения, инфраструктуру инженерного обеспечения.

АО «ЛенморНИИпроект» получило положительное заключение Государственной экологической экспертизы по проекту «Обустройство Пайяхского и Северо–Пайяхского месторождений. Нефтяной терминал Таналау». Предусмотрен целый ряд мероприятий для снижения воздействия на экосистему региона строительства, его растительный и животный мир. Основное внимание при этом будет уделяться точному соблюдению технологии производства работ.

Полученное заключение свидетельствует о возможности обустройства месторождений без существенного негативного влияния на экосистему района его проектирования и строительства, а также всего Таймырского Долгано–Ненецкого района в целом.

Дудинка

Морской международный порт Дудинка расположен за полярным кругом в зоне вечной мерзлоты, в устье реки Дудинки (приток Енисея). От Красноярска до города – более чем 2,5 тысячи километров. Главная достопримечательность города – морской порт, впечатляющий своими размерами и массивными причалами. Это самая крупная морская пристань в Сибири и самая большая северная пристань страны. Для нее характерно круглогодичное время навигации, которую обеспечивают ледоколы.

Площадь порта составляет 24,9 гектаров, площадь акватории— 30,2 км². Пропускная способность около 25 тысяч тонн в сутки. В порту 112 портовых кранов. Это арктическая морская пристань на трассе СМП.

Строительство порта началось в 1935 году. В Норильске строился горно–металлургический комбинат, возникла острая необходимость в доставке грузов для стройки. Первые сооружения в порту были возведены в 1936 году, свои первые суда он принял в 1939 году. Официально порт был открыт 8 декабря 1944 года. В 1945 году он был передан Норильскому горно–металлургическому комбинату, и с того момента является подразделением комбината.

В 1952 году завершено строительство железной дороги, связывающей порт Дудинки с городом Норильск. Длительное время доставка груза к металлургическому комбинату осуществлялась в течение четырех месяцев (только во время летней навигации), так как в зимний период акватория Дудинского порта полностью покрывалась льдом. В 60–х годах появляются атомные ледоколы, и период арктической навигации значительно увеличивается. В 60–е годы приступили к строительству причалов, на которых в 1965 году были установлены порталные краны. Первый стотонный плавучий кран появился здесь в 1967 году.

С 1978 года сообщение Мурманск – Дудинка стало круглогодичным благодаря появлению ледоколов «Капитан Сорокин», «Сибирь» и «Капитан Николаев», которые были способны

заходить в Енисей. Дудинский порт получил статус морского. В 1984 году грузоперевозки превысили 6 млн тонн. В 2001 году стали эксплуатироваться два грузоподъемных крана, три автопогрузчика, 10 современных кранов. В 2005 году на воду был спущен первый контейнеровоз высокого ледового класса «Норильский никель». Он предназначен для плавания без сопровождения ледоколов. В 2009 году в порт прибыл еще один такой контейнеровоз – дизель–электроход «Талнах».

В 2012 году Дудинский морской порт стал международным, здесь был открыт постоянный **пункт пропуска** через государственную границу.

Дудинка – уникальный порт, его причалы ежегодно затопляются во время весеннего половодья реки Енисей. В это время осуществляется эвакуация техники и грузов на высоту в 20 метров. Спад воды происходит к началу июля. Летняя навигация морского порта продолжается примерно 130 дней, с начала июня по середину октября. Зимнюю навигацию суда осуществляют в сопровождении ледоколов.

Дудинский порт способен принимать навалочные, промышленно–продовольственные, технологические, лесные грузы и нефтепродукты. Из города вывозятся никель, селен, кобальт, уголь, сера, медь, металлолом. Морской порт речным способом сообщения связан с портами Абакана, Лесосибирска, Красноярска. Эксплуатируются одновременно морской и речной порты Дудинки.

Морские суда, совершающие международные рейсы, могут отгружать грузы в порту Дудинка с оформлением на месте всех необходимых таможенных и пограничных документов. Дудинский порт оборудован 23 морскими причалами и 9 – речными, кроме того, имеются 8 высоких причалов, используемых в период паводка. Имеются также нефтехричал,

сооруженный ниже морских причалов по течению реки Енисей.

Дудинский морской порт – самый северный международный морской порт в России и крупнейший в Сибири. Основным оператором в порту является Заполярный транспортный филиал ОАО «Горно–металлургическая компания «Норильский никель». Грузооборот порта в настоящее время составляет несколько млн т.

Грузовой причальный фронт состоит из 23 речных и 9 морских причалов, в том числе причала спецгрузов. Глубины причалов составляют от 8 до 12 метров и позволяют принимать суда грузоподъемностью до 17 тыс. тонн.

Игарка

Город Игарка расположен за полярным кругом в Красноярском крае. Он лежит на берегу Енисея и назван в честь одноименной протоки. Суровый климат города и угасшее с советских времен производство значительно сократили численность населения. Всего в населенном пункте остались 2 жилых микрорайона, где в домах 5 и 9 этажей проживают около 5000 человек.

Для доставки грузов в Игарку оборудованы два порта. Речной принадлежит Енисейскому пароходству, а морской порт открыт с 1928 года и с тех пор исправно работает. Все причалы появились еще до Великой Отечественной войны и с тех пор реконструировались, улучшались и видоизменялись. В советское время даже в небольшой летний период порт принимал около полутора сотен судов.

Поскольку неподалеку от города находится месторождение нефти и газа, здесь всегда актуальны перевозки в Игарку грузов, которые необходимы нефтяникам для работы. Это и строительные материалы, и продовольствие, и хозяйственные грузы.

В 50–х годах СССР стал перестраивать город под центр деревообрабатывающей промышленности на Крайнем Севере. Порт также старались изменить для того, чтобы сюда могли заходить крупные суда с большой осадкой. В итоге заполярная Игарка стала самым южным портопунктом на Енисее, способным принимать морские и океанские суда. Теперь производство сведено к минимуму, но транспортировка грузов из Игарки по–прежнему актуальна — перевалка леса и пиломатериалов для экспортных перевозок. С тех пор как здесь заработало нефтегазовое месторождение, порт стал еще более востребован.

Игарский морской порт имеет береговые причалы протяженностью почти 600 м и рейдовые причалы, длина которых достигает практически 2 км. Порт способен принимать суда с осадкой до 8 м. Перевозки в Игарку позволяют работать с крупногабаритными

грузами без привлечения специальной техники, поскольку порт оснащен собственными плавкранами и рейдовыми буксирами.

Тикси

Общая длина бухты Тикси, на берегу которой расположен порт Тикси, достигает 21 км, ширина у входа 18 км. Наибольшая глубина около 12 м. Она замерзающая, лед стоит с октября по июль. Стоящий здесь одноименный порт является морскими воротами Якутии. Это крупный транспортный узел арктической части России. Здесь находится Северо–Восточное управление морского флота РФ, которое отвечает за транспортное сообщение в море Лаптевых, Восточно–Сибирском море и Чукотском море, а также за судоходство по рекам Лена, Хатанга, Оленок, Индигирка, Колыма.

Порт находится в центральном секторе арктического побережья России, на берегу моря Лаптевых. В непосредственной близости от дельты реки Лена. Работает порт только летом. Навигация длится около 90 дней. Здесь происходит перевалка грузов с морских судов для Тикси и поселков, которые расположены в глубине материка на реках Хатанга, Оленок, Яна, Индигирка, Колыма. Порт осуществляет перевалку в основном промышленных и продовольственных грузов, различного оборудования, вывозит лес и лесоматериалы.

В порту имеется собственная судоремонтная база. Располагает порт и водолазной станцией, однако работы она ведет исключительно по особому разрешению руководство порта. Тикси насчитывает 16 причалов, их общая длина составляет 1724 м. Глубина у причалов колеблется от 2,5 до 6,8 м, площадь – 52 009 квадратных метров, закрытые – 3000 квадратных метров. Основная специализация порта – обработка и перевалка продовольственных грузов, генеральных, контейнеров морского типа весом до 20 тонн, перевалка угля, леса, лесоматериалов и нефтепродуктов. Обработку судов порт Тикси может вести как у причальных стенок, так и на рейдах.

Певек

Морской порт Певек, расположенный в Чауской губе Восточно–Сибирского моря (Чукотский автономный округ), имеет особое социально–экономическое и геополитическое значение для страны. Развитие порта рассматривается в глобальном контексте, связанном с масштабной и многосторонней программой освоения Арктики.

В связи с развитием промышленности на Чукотке в 80–е годы порт перерабатывал до 700 тысяч тонн грузов и использовался как базовый порт по доставке оборудования и необходимого провианта на полярные станции Северного полюса. Сегодня порт по–прежнему играет роль основного связующего звена для обеспечения жизнедеятельности Чаунского и Билибинского районов Чукотки, региона, не имеющего автомобильного и железнодорожного сообщения.

Экономический рост региона за счет работающих золоторудных месторождений Купол, Двойное, Майское, перспективная разработка золото–медного месторождения Песчанка предполагают динамичное развитие порта. Год назад на морской порт Певек распространился режим свободного порта. Новый статус делает его более привлекательным для инвестиций и открывает возможности развития территорий опережающими темпами. На всем протяжении арктической магистрали Певек обладает самыми глубоководными причалами и является наиболее механизированным портом. Однако для более полного обслуживания судов необходимо улучшать инфраструктуру порта. Это даст возможность обслуживать суда большой грузоподъемности.

<http://transportrussia.ru/item/5159-arkticheskij-vektor.html>

ТАСС; 2019.09.13; В МОЗДОКСКОМ РАЙОНЕ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫПОЛНЕН ГОДОВОЙ РЕМОНТ ДОРОГ

Программа дорожных работ в Моздокском районе Северной Осетии стоимостью 200 млн руб. выполнена в полном объеме. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба главы и правительства республики по итогам совещания в администрации района.

"Согласно закону о республиканском бюджете, Моздокскому району в виде субсидий было предусмотрено 24,4 млн руб.. По прямому поручению главы республики

дополнительно было направлено 175,6 млн руб., что в сумме составило 200 млн руб. - указанные финансовые средства были освоены", - говорится в сообщении.

На следующий год объемы финансовых средств, которые будут направляться на дороги Моздокского района, сохранятся на прежнем уровне.

<https://tass.ru/v-strane/6881370>

ТАСС; 2019.09.13; ТУРОПЕРАТОР "РУСЬ" С КОНЦА СЕНТЯБРЯ СОКРАТИТ МАРШРУТ ПО ЗОЛОТОМУ КОЛЬЦУ ИЗ-ЗА ПЛОХИХ ДОРОГ

Туроператор "Русь" сократит тур по городам Золотого кольца в Ярославской области из-за плохого состояния дорог, 26 сентября из предлагаемого туроператором маршрута будет исключено посещение Борисоглебского монастыря. Об этом сообщила ТАСС директор туроператора Елена Соловьева.

"Мы возили туристов в Борисоглебский монастырь. Сейчас мы отменяем это, пока больше не будем туда возить. Выполняем все обязательства и 26 сентября заканчиваем. Если дорогу не сделают, то точно не будем возобновлять", - сказала Соловьева.

Она также сообщила, что туроператор может отказаться от посещения деревни Мартыново, в которой расположен этнографический музей кацкарей. "Если до мая 2020 года не будет отремонтирована дорога к кацкарям, то мы будем прекращать и этот маршрут. Будем что-то искать на замену. Пока, в зимний период, мы продолжим туда возить туристов", - отметила директор компании.

В конце июня туроператор предупредил о возможном сокращении туров по городам Золотого кольца в Ярославской области из-за плохого состояния дорог - после каждой поездки экскурсионные автобусы вынуждены вставать на техобслуживание, компания получает дополнительные затраты, туристы выражают недовольство. Наиболее проблемным туроператор называл участок Углич - Мышкин - Мартыново, это один из самых востребованных маршрутов.

Туроператор "Русь" специализируется на турах по России, в основном на автобусных турах по Золотому кольцу. С 2006 года более 122,8 тыс. туристов воспользовались услугами "Руси".

Планы по ремонту дорог

Как сообщили ТАСС в пресс-службе правительства Ярославской области, в Угличском районе в 2019 году планируется отремонтировать участок протяженностью 9 км, в 2020 году - 3,1 км. Завершается ремонт на наиболее критичном участке на границе Угличского и Борисоглебского районов на автодороге Углич - Ростов. В 2020 и 2021 годах на автодороге Углич - Некоуз - Брейтово будет отремонтировано 17 км полотна. Ремонт ведется по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

"Продолжаем работу по развитию инфраструктуры маршрута Золотое кольцо. В регионе третий год продолжают масштабные работы в рамках нескольких программ. В частности, в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в 2019 году в порядок будет приведено более 113 км улично-дорожной сети. Хочется подчеркнуть, что при формировании планов по ремонту дорог в приоритете находятся дороги опорной сети с высокой транспортно-эксплуатационной и социальной значимостью", - сообщили в пресс-службе.

Золотое кольцо России - сеть туристических маршрутов, проходящих по древним русским городам, в которых сохранились уникальные памятники истории и культуры. Первоначально в Золотое кольцо входили восемь городов - Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов Великий, Ярославль, Кострома, Иваново, Суздаль и Владимир. В 2018 году в маршрут был включен Углич.

По данным туроператора "Русь", в 2018 году по маршруту Углич - Мышкин - Мартыново путешествовали свыше 5 тыс. туристов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1058419>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; БОЛЕЕ 100 КМ БАРЬЕРНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ УСТАНОВЯТ В ЭТОМ ГОДУ НА ПОДМОСКОВНЫХ ДОРОГАХ

Металлические ограждения установят в этом году на 390 наиболее потенциально опасных участках региональных дорог Подмосковья, сообщает пресс-служба министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

"На территории области до конца года запланировано оборудовать свыше 105 км металлических барьерных ограждений на 392 дорогах регионального значения. Это позволит повысить уровень безопасности на дорогах: предотвратить съезды в кювет и снизить риски возникновения ДТП со смертельным исходом", — цитирует министра транспорта и дорожной инфраструктуры Алексея Гержика пресс-служба.

Наибольший объем работ будет выполнен в Пушкине, Орехово — Зуеве, Сергиевом Посаде, Дмитрове, Кашире на наиболее аварийно — опасных участках дорог: Братовщина — Ельдигино — ММК — Герасимиха — Рахманово, Сергиев Посад — Калязин — Рыбинск — Череповец, Орехово-Зуево — Верея — Новониколаевка, Кашира — Серебряные Пруды — Узловая, А-104 "Москва — Дмитров — Дубна" — Дмитров — МБК.

Также в целях предупреждения ДТП барьерными ограждениями планируется обустроить такие потенциально опасные дороги, как Спасс-Красная Гора-Дятлово в Волоколамском городском округе и Хотьково-Озерецкое-Костино-Дмитров в Дмитровском округе.

Комплекс мер по повышению безопасности на дорогах Подмосковья ведется в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". В 2018 году на региональных дорогах было установлено 215 км тросовых и металлических ограждений.

Ранее в пятницу подмосковный **Минтранс** сообщил, что годовой план по ремонту тротуаров в регионе выполнен примерно на 80%. Работы также ведутся в рамках комплекса мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и для достижения показателей нацпроекта.

"На сегодняшний день в Подмосковье отремонтировано более 230 тротуаров общей протяженностью свыше 100 км в 50 муниципалитетах. Всего в этом году запланировано отремонтировать 290 тротуаров длиной более 130 км на территориях 53 муниципальных образований", — сообщила пресс-служба ведомства.

Помимо ремонта, вдоль дорог ведется строительство новых тротуаров. В этом году в регионе запланировано строительство более 380 объектов общей протяженностью 240 км. В 2018 году в области построили и отремонтировали свыше 190 км тротуаров.

ТАСС; 2019.09.12; КУБАНЬ ОТРЕМОНТИРОВАЛА ДОРОГИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА НА ДВА МЕСЯЦА РАНЬШЕ

Запланированный на 2019 год ремонт дорог по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» завершился в Краснодарском крае на два месяца раньше, чем планировалось, сообщил журналистам в четверг губернатор региона Вениамин Кондратьев.

Ранее сообщалось, что за счет реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» власти намерены в течение шести лет увеличить долю региональных дорог, соответствующих нормативам, до 70%. В 2019 году ведется ремонт дорог на 134 объектах общей протяженностью 242,8 километров, на эти цели выделено 3,9 млрд рублей, из них из федерального бюджета - 2,7 млрд рублей, из краевого - 1 миллиард рублей, остальное - средства местных бюджетов. На эти деньги ремонтируют девять участков регионального значения, 51 объект в Краснодарской агломерации, 64 объекта в Сочинской и еще 10 в Новороссийской. Всего по разным программам в этом году планировалось привести в порядок около 660 км дорог Краснодарского края.

«Край на два месяца раньше срока завершил основные работы в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На реализацию проекта в этом году было направлено 3,9 млрд рублей. В Краснодаре, Сочи и Новороссийске к нормативному состоянию дорожники привели более 240 км дорог. Это дороги, которые нуждались в ремонте или окончательному обустройству тротуаров, бордюров», - сказал губернатор.

Он уточнил, что также ремонт проводился на участках региональных трасс, где нужно было решать вопросы безопасности.

«Жители видят изменения, отмечают улучшение качества дорог, их содержания. Но, конечно, главный принцип **нацпроекта** - это повышение безопасности. Мы стремимся создать такую систему на трассах, чтобы даже в случае ДТП не было летальных исходов. Четкие планы в этой работе у нас есть вплоть до 2024 года, объем финансирования - 25 млрд рублей», - добавил глава Кубани.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1050021>

ТАСС; 2019.09.13; В ЛЕНОБЛАСТИ ОЖИДАЮТ РОСТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НА РЕМОНТ ДОРОГ ДО 2,5 МЛРД РУБ.

Власти Ленинградской области рассчитывают на увеличение финансирования из федерального бюджета на строительство и ремонт дорог в регионе в следующем году почти втрое - до 2,5 млрд руб. Об этом сообщил журналистам заместитель председателя правительства области Михаил Москвин.

"Планируем все-таки достичь 2-2,5 млрд рублей федерального софинансирования на следующий год", - сказал он на пресс-конференции в Петербургском информационном центре ТАСС.

Москвин отметил, что в этом году власти региона получили примерно в три раза меньше.

"В этом году мы по федеральному бюджету часть уже получили, часть еще получим, но в целом - 890 млн рублей на разные дороги и по разным программам. Из них 296 млн рублей - это национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - сказал зампред областного правительства.

По данным дорожного комитета Ленинградской области, в этом году на полученные 296 млн рублей региональные власти отремонтировали автомобильные дороги с высокой интенсивностью движения: трассу Петербург - Ручьи, Гатчина - Ополье и Кемполово - Выра - Тосно - Шапки. Работы по ним выполнены в полном объеме.

Кроме того, за счет дорожного фонда региона еще продолжаются работы на 18 участках дорог в 13 районах области.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6880344>

ТАСС; 2019.09.13; ДОРОГУ ЖИЗНИ, СПАСШУЮ ЛЕНИНГРАД ВО ВРЕМЯ БЛОКАДЫ, ОТРЕМОНТИРУЮТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Власти Ленинградской области планируют в следующем году отремонтировать по нацпроекту Дорогу жизни, которая во время блокады Ленинграда была единственным связующим звеном между городом и страной. Об этом журналистам сообщил председатель регионального комитета по дорожному хозяйству Денис Седов.

"Два объекта, которые важны всем жителям, будут в 2020 году в программе ремонта. Это ремонт Дороги жизни и Токсовского шоссе", - сказал он на пресс-конференции в Петербургском информационном центре ТАСС.

Он добавил, что в регионе также запланировано внедрение систем массогабаритного контроля за транспортом. "Все мучаются от того, что тяжеловесный транспорт беспорядочно ездит по нашим дорогам. Поэтому будет внедрение систем массогабаритного контроля, которая будет внедрена уже, я уверен, в 2020-2021 гг.", - сказал Седов.

В этом году по нацпроекту было отремонтировано три региональных трассы, продолжается ремонт 18 участков дорог в 13 районах Ленинградской области. На эти цели регион получил из федерального бюджета 296 млн рублей, а также профинансировал работы из региональной казны.

Дорога жизни - шоссе от Санкт-Петербурга до деревни Морье в Ленинградской области, повторяющая сухопутный участок магистрали, по которой в годы блокады Ленинграда туда доставляли грузы, продовольствие и проводили эвакуацию. Вторая часть дороги проходила по Ладожскому озеру.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1054535>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ НАЗВАЛИ СУММУ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ОБЛАСТНЫХ ДОРОГ К НОРМАТИВУ

Власти Ленинградской области, в рамках национального проекта по улучшению качества дорог в регионах, планируют до 2024 года улучшить состояние дорожной областной сети и минимизировать количество мест, в которых наблюдалось наибольшее число дорожно-транспортных происшествий, сообщил на пресс-конференции глава областного комитета по дорожному хозяйству Денис Седов.

По его словам, в текущем году региональные дорожники получили 296 миллионов рублей на ремонт участков трех дорог с высокой интенсивностью движения и большой востребованностью у автомобилистов. Всего же для приведения всех региональных трасс в надлежащий вид необходимо порядка 24 миллиардов рублей.

По словам заместителя председателя правительства Ленобласти Михаила Москвина, региональный бюджет к федеральным средствам выделил на реализацию проекта один миллиард рублей.

«К полученным федеральным средствам мы добавили один миллиард рублей из регионального бюджета, и за счет этих сумм отремонтировали часть региональных и часть муниципальных дорог. Эти средства, в первую очередь, пошли на ремонт трех важных и очень востребованных автомобилистами дорог: дорога соединяющая Петербург и атомград Сосновый Бор - «Санкт-Петербург — Ручьи», «Гатчина — Ополье» и «Кемполово — Выра — Тосно — Шапки», - сказал он.

Москвин добавил, что ведется ремонт еще 18 участков дорог в 13 муниципальных районах.

«В частности выполнен ремонт участка дороги «Сосновый Бор — Глобицы», который в прошлом году область взяла на баланс. В Тосненском районе отремонтирована трасса «Ульяновка — Отрадное», она из самых популярных дорог у автомобилистов, а в Выборгском — участок трассы «Зеленогорск — Приморск — Выборг». Сделан участок «Подъезда к порту в Усть-Луге», ведутся работы на подъезде к первой столице Руси Старой Ладоге и на ряде других объектов», - резюмировал он, добавив, что до конца года регион ожидается еще два транша федеральных субсидий для строительства мостов через реки Волхов в Киришах и Свирь в Подпорожье.

Что касается планов на будущий год, то региональные власти планируют начать ряд важных работ на трех дорогах, которые будет софинансировать **министерство транспорта РФ**. Речь идет о расширении Колтушского шоссе. Ремонт затронет участок под автомобильной кольцевой дорогой (КАД) до восточной границы населенного пункта Янино, где ведется массовая жилая застройка. Он будет расширен до четырех полос. Продолжится строительство продолжения Пискаревского проспекта, которое затронет 700 метров территории Петербурга, затем пройдет по мосту через Охту на территорию Ленобласти и далее выйдет за населенным пунктом Новое Девяткино. Таким образом, как уточнил Москвин, автопоток будет объезжать густонаселенные поселения, расположенные на перемерим с границей с Петербургом. Третьей дорогой станет объезд Мурино с западной стороны, в створе с Гражданским проспектом, но без соединения с ним.

«У нас будет два альтернативных объезда старой части Мурино и Девяткино. Однако основной целью западной дороги будет не столько обвод автопоток от массовой застройки, а создание возможности выехать на КАД и соединить трассы строящегося транспортного пересадочного узла в Девяткино, чтобы наши междугородние и международные маршруты могли выехать с этого транспортно-пересадочного узла через КАД на свои маршруты», - пояснил Москвин.

В свою очередь, глава регионального комитета по дорожному хозяйству Денис Седов отметил, что в рамках реализации федерального **нацпроекта** в Ленобласти осуществляется многоступенчатый контроль качества работ: от проверки ровности до лабораторных испытаний свежего асфальта. Используются новые технологии: битумные ленты (они предотвращают попадание воды в стыки асфальта), холодный и горячий ресайклинг (усиление основания дороги).

«До конца этого года дорожники ликвидируют 20 мест концентрации ДТП на самых загруженных дорогах региона. Там поставят дополнительные знаки, нанесут шумовую разметку, сделают автономное освещение и поставят аппаратуру фотовидеофиксации нарушений ПДД. Помимо этого, мы начнем прорабатывать практику наложения профильными органами административных взысканий. Пора приводить в чувства людей, которые работают в полосе отвода наших дорог и устраивают свалки рядом с нашими дорогами, делают несанкционированные карьеры, близость которых негативно сказывается на дорожном полотне», - резюмировал он.

Говоря о стоимости проекта, Седов пояснил, что при подсчете средств региональные власти исходили из нормативов содержания дорогого.

«Таким образом, на приведение нашей дорожной сети по нормативу, требуются, суммарно, порядка 24 миллиардов рублей. Этим средств нам должно хватить для того чтобы поддержать нашу дорожную сеть и привести ее к нормативу», - подытожил глава комитета.

<https://ria.ru/20190912/1558634449.html>

ТАСС; 2019.09.12; ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ ТРЕБУЕТСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО 3 ДОРОЖНЫХ РАЗВЯЗОК НА СТАВРОПОЛЬЕ

рублей, власти региона рассчитывают получить эти средства по линии национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом на пресс-конференции в ТАСС сообщил избранный губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров.

«Мы претендуем сегодня на вхождение в программу развязок, у нас две развязки - Ставрополь и Пятигорск, которые мы хотим построить, и сегодня проектируем уже развязку так называемого Яшкиного моста в Пятигорске. Поэтому хотим, чтобы эти три объекта стали частью **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» <...> Мы предполагаем, будем заявляться на сумму около 10 млрд рублей для строительства [этих трех развязок]», - сказал Владимиров.

Он отметил, что задачи национального проекта на 2019 год в регионе полностью выполнены. «863 млн руб. мы получили по этому проекту, <...> 1 сентября полностью все дороги построены сегодня», - отметил избранный губернатор.

Владимиров добавил, что торги и конкурс по выбору подрядчиков на 2020 год будут завершены в начале ноября.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/1053057>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2019.09.13; МАПП "ЗАБАЙКАЛЬСК" НАЧНУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ

В рамках федерального проекта "Логистика международной торговли" с 2020 по 2023 годы пройдет реконструкция многостороннего автомобильного пункта пропуска "Забайкальск". Стоимость проекта оценили в один миллиард рублей.

- Мы техническое задание еще не видели, но у нас есть параметры, насколько надо увеличить пропускные способности. Мы свои предложения направляем. Занимается этим Росгранстрой вместе с **Минтрансом** РФ, - рассказал глава Забайкальского края Александр Осипов.

Он отметил, что ежегодно в соседнюю для региона Маньчжурию приезжают больше пяти миллионов жителей Китая. Если "часть из этих туристов будет не смотреть на Россию в бинокль, а без визы попадет в зону трансграничного экономического сотрудничества - это даст хороший стимул для развития приграничных территорий, деньги и работу людям". Руководитель региона также подчеркнул, что гости из КНР очень интересуются русскими народными традициями, национальной кухней и культурой, поэтому такие поездки окажутся для них привлекательными.

- Глава Правительства РФ во время своего последнего визита в Читу дал поручение рассмотреть возможность создания такой территории, - заявил Осипов.

Во время упомянутого визита председателя правительства РФ Дмитрия Медведева в столицу Забайкалья обсуждалась и реконструкция МАПП "Забайкальск". Региону пообещали, что федеральные власти окажут помощь в этом вопросе. Также во время

встречи с Дмитрием Медведевым Александр Осипов предложил расширить действие режима "Свободный порт Владивосток" на Читу и приграничный поселок Забайкальск. Это даст налоговые льготы и защиту прав инвестора.

<https://rg.ru/2019/09/13/reg-dfo/mapp-zabajkalsk-nachnut-rekonstruirovat-v-2020-godu.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.09.13; ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТБ В КАЗАНИ

На конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2019» открылось пленарное заседание.

Во второй день работы VIII Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2019» проходит пленарное заседание «Государственная политика и государственное регулирование в сфере транспортной безопасности. Состояние и перспективы». В «Адмиральском зале» ГРК Ривьера собралось порядка трехсот делегатов Конференции. Для тех, кому не хватило места, в соседнем зале была организована прямая видеотрансляция мероприятия.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай Захряпин открыл пленарное заседание, зачитав участникам конференции приветственное слово министра транспорта Российской Федерации Евгения **Дитриха**, и пожелал всем продуктивной совместной работы.

Ленар Сафин, министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, в своем обращении к участникам пленарного заседания пообещал показать коллегам имеющийся в Республике опыт и наработки. «Конференция – эффективная площадка для обмена опытом тех, кто непосредственно работает на объектах, «на земле». Здесь присутствуют представители всех ветвей власти, в том числе - Госдумы и **Минтранса** России, а также представители транспортной инфраструктуры, и хотелось бы сегодня всем пожелать конструктивной совместной работы и удачи!», - завершил доклад Ленар Сафин.

Заместитель Председателя Следственного комитета Российской Федерации генерал-лейтенант юстиции Илья Лазутов рассказал делегатам о ряде происшедших в последнее время инцидентов на объектах транспортной инфраструктуры, обратив внимание на выявленные в ходе расследований, имевшие на данных объектах место, факты нарушения требований транспортной безопасности. «От того, что мы делаем в сфере транспортной безопасности, зависят судьбы людей, и наша задача, сделать все чтобы таких происшествий было меньше», - подчеркнул он.

На большом экране собравшимся был продемонстрирован документальный фильм о прошедших в Российском университете транспорта (МИИТ) третьего сентября текущего года мероприятиях, посвященных Дню солидарности в борьбе с терроризмом. После чего была объявлена минута молчания в память о жертвах терроризма...

Депутат Государственной Думы Федерального собрания РФ, член Комитета ГД по транспорту и строительству Александр Старовойтов рассказал в своем выступлении о том, что принятый в августе ФЗ-270, внесший ряд существенных поправок в Закон «О транспортной безопасности», к сожалению, не решает всех проблемных вопросов в области обеспечения транспортной безопасности. Он также подчеркнул, что главной задачей, которую предстоит решить государству совместно с представителями отрасли, является поиск тех практические решений, которые позволят субъектам транспортной инфраструктуры качественно реализовывать требования транспортной безопасности.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Николай **Захряпин** выступил с докладом о вопросах совершенствования законодательства в области транспортной безопасности. «**Минтрансу** предстоит разработать в ближайшее время порядка 40 подзаконных актов в области транспортной безопасности», - сообщил заместитель министра, и рассказал о наиболее важных изменениях в Закон «О транспортной безопасности», которые были приняты в июле.

Николай **Захряпин** подчеркнул, что одной из основных, оставшейся нерешенной данными поправками задач, остается гармонизация и имплементация в международные нормы законодательства в области авиационной и транспортной безопасности. В

результате ее решения должно исключиться дублирование и появится единая модель обеспечения безопасности от актов незаконного вмешательства.

Начальник управления транспорта Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ Александр Сидоров выступил с рассказом об опыте обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в Республике Татарстан. Он сообщил, что в Республике существуют все виды транспорта кроме морского, и транспортной безопасности здесь уделяется особое внимание.

Об основных направлениях дальнейшего совершенствования федерального контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности Российской Федерации с учетом предложений в условиях реализации механизма «регуляторной гильотины» рассказал делегатам заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Шнырев. В своем докладе он подчеркнул, что, решая основную задачу по совершенствованию надзора, «надо понимать, что мы партнеры с СТИ здесь».

Директор Департамента корпоративной безопасности ПАО «ГМК «Норильский никель» Роман Гудов сообщил собравшимся, что «Мы довольны тем, что наши предложения в ФЗ-270 были удовлетворены. Экспертное сообщество сплотилось над выработкой предложений, стали больше общаться в регионах. Мы это ощущаем в Мурманске, Красноярске, Сочи, Калининграде и, конечно же, Казани». Далее он рассказал о созданных компанией ситуационных центрах, являющихся современным инструментом реагирования в условиях цифровизации экономики, и подчеркнул, что для «Норникеля» 2019 год проходит «под знаком» цифровой трансформации.

Во второй части пленарного заседания состоится также много интересных выступлений представителей ведомств и экспертов в области транспортной безопасности, пройдет обсуждение вопросов, а также будут подведены итоги VIII Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму-2019». Об этом читайте на нашем сайте и на сайте конференции, а также в мобильном приложении в ближайшее время.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9760.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.09.12; ТРАНСПОРТ – ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПРОШЕЛ ПЯТЫЙ ВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

Форум собрал более 8,5 тыс. представителей деловых кругов и властных структур из 65 стран. Центральным событием ВЭФа стала пленарная сессия, в которой приняли участие Президент РФ **Владимир Путин**, премьер–министр Японии Синдзо Абэ, премьер–министр Индии Нарендра Моди, премьер–министр Малайзии Махатхир Мохамад и Президент Монголии Халтмаагийн Баттулга.

В ходе форума были подписаны масштабные проекты и соглашения на сумму 3,4 трлн руб. Прошли десятки встреч, переговоров и сессий. Дальний Восток получил новый импульс для экономического развития и вновь продемонстрировал свою инвестиционную привлекательность.

В дни работы форума **Владимир Путин** провел заседание Госсовета по вопросу развития Дальнего Востока, участники обсудили демографические проблемы, развитие транспортной инфраструктуры, здравоохранение, жилищные вопросы и многое другое. Состоялись двусторонние переговоры Президента РФ с лидерами стран – участниц саммита.

Ключевым событием ВЭФа стало пленарное заседание. В своей речи **Владимир Путин** сообщил об успехах социально–экономического развития Дальнего Востока и интересе инвесторов к макрорегиону. По его словам, за четыре года инвесторы вложили в экономику Дальнего Востока 612 млрд руб., ввели в строй 242 новых производства, создали более 39 тысяч рабочих мест.

На пленарном заседании премьер–министр Индии Нарендра Моди заявил о выделении кредита в сумме 1 млрд долларов США на развитие российского Дальнего Востока.

В рамках форума четыре региона – Приморье, Сахалин, Камчатка и Чукотка подписали соглашение о всестороннем и эффективном сотрудничестве в сфере круизного туризма.

Предполагается, что будет создан новый турпродукт как для внутреннего туризма, так и для гостей из-за границы – круиз по регионам ДВ. Железнодорожный маршрут свяжет Владивосток и приграничный китайский город Суйфэньхэ. Международный пассажирский поезд планируют запустить уже до конца этого года. Такое заявление сделал вице-губернатора Приморского края Константин Богданенко в рамках бизнес-диалога «Россия – Китай». Инвестором проекта выступает ООО «Международный экспресс».

В рамках ВЭФ–2019 между Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АПИ) и ООО «Автодор–Инвест» (дочерняя структура ГК «Автодор») было подписано соглашение о взаимодействии при подготовке и реализации проекта по строительству и эксплуатации западного полукольца Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД). Проект планируется реализовать по схеме концессионного соглашения. Предполагаемый объем инвестиций – 100 млрд руб.

По проекту предполагается строительство четырехполосной магистрали непрерывного движения, основное направление которой остров Русский – мыс **Токаревского** – мыс Кунгасный – улица Русская – улица Маковского, протяженностью 27,4 км. Как заявил губернатор Приморского края Олег Кожемяко, строительство начнется в 2021 году.

Для выполнения предпроектных работ, разработки ТЭО, структурирования сделки и привлечения финансирования, в том числе от иностранных инвесторов, будет учреждена специальная проектная компания (СПК).

В ходе ВЭФа прошел ряд мероприятий с участием **Минтранса** России. В присутствии Владимира **Путина** и Нарендры Модии был подписан Меморандум о взаимопонимании между **Министерством транспорта РФ** и Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог Республики Индия в отношении двустороннего сотрудничества в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Меморандум направлен на углуб-

ление взаимодействия в сфере внедрения системы взимания платы «**Платон**» на индийских автодорогах на основе технологий спутниковой навигации. Применение единой технологии в России и Индии позволит унифицировать систему мониторинга движения транспортных средств и перемещения грузов, их безопасность, в том числе в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг».

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих поддержал создание российско-индийских предприятий в области цифровизации транспорта. «Такое сотрудничество становится значительным вкладом в высокотехнологичный экспорт России. При этом цифровые проекты одной страны применяются и модернизируются в реалиях различных государств. В этом смысле работа России и Индии по совместному развитию технологий позволит заложить фундамент единого цифрового пространства стран БРИКС, создать новые цифровые транспортные коридоры для ускорения доставки грузов в Большой Евразии», – пояснил министр.

Сегодня в Индии 195 тыс. км платных дорог и 50 млн автомобилей. При этом более 450 пунктов действующих разрозненных систем взимания платы становятся причиной многочасовых заторов, платежи осуществляются наличными средствами. Пилотный проект обеспечил замену проезда через шлагбаумы на платных трассах на «умную систему», получившую название InToll. Она предполагает безостановочный проезд и расчет километровой платы в режиме онлайн на основе цифровой карты дорог. «Система InToll сегодня обеспечивает быстрый проезд для грузовиков с установленными бортовыми устройствами через действующие толл-плазы в Индии по выделенным полосам. Даже в рамках пилотного проекта это значительно снижает заторы. В перспективе проезд по трассе будет полностью без шлагбаумов. В рамках пилота к системе подключены более 500 грузовиков, общий оплаченный пробег которых превысил 2 млн км. Для запуска системы разработано собственное программное обеспечение, что обеспечивает технологическую независимость, исключение лицензионных платежей», – добавил генеральный директор «РТ–Инвест Транспортные Системы» Антон Замков.

Кроме того, Россия и Индия подписали Меморандум между транспортными министерствами двух стран о намерениях в области развития морского сообщения между

индийским портом Ченнаи и российским портом Владивосток. Документ придаст новый импульс развитию морского сообщения между портами двух стран.

На заседании Российско–сингапурской комиссии высокого уровня были подведены итоги сотрудничества двух стран. Обсуждалось развитие взаимодействия в использовании интеллектуальных транспортных систем и спутниковой навигации для управления транспортными процессами в городской среде. Речь шла, в частности, о российской системе экстренного реагирования при авариях «ЭРА–ГЛОНАСС», системе взимания платы «Платон» и сингапурской электронной системе взимания платы за пользование дорогами.

Говорилось о перспективах возможных инвестиционных проектов модернизации морских портов и их инфраструктуры в Российской Федерации в сфере внедрения цифровых технологий, интеллектуальных транспортных систем и беспилотного транспорта, а также о возможности реализации совместной программы повышения квалификации и стажировок.

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** на полях форума принял участие в премьерах цифрового мультимодального транспортного узла и международного Общественного совета Северного морского пути.

Первый день деловой программы ВЭФа **Юрий Цветков** начал в морском торговом порту Владивостока, на 14–м причале которого утром состоялась торжественная церемония тестовой перевалки и отправки контейнерного груза в рамках цифрового проекта ИНТЕРТРАН. Пилотный груз автозапчастей, отправленный транзитом по маршруту Йокогама – Владивосток – Москва, оформлен с помощью нового цифрового сервиса. Он полностью избавляет грузовладельца от «бумажного» взаимодействия с причастными ведомствами – таможней, пограничниками, портовыми властями, железнодорожниками и т. д.

Как отметил в своем выступлении **Юрий Цветков**, проект ИНТЕРТРАН – система электронного оформления и сопровождения импортных грузов – позволит значительно повысить эффективность перевозок.

Юрий Цветков принял участие в расширенном заседании международного Общественного совета Северного морского пути. Мероприятие в рамках деловой программы ВЭФа, организованное инфраструктурным оператором СМП – госкорпорацией

«Росатом», прошло на площадке МГУ имени адмирала Г.И. Невельского. **Юрий Цветков** сообщил присутствовавшим об усилиях, предпринимаемых **Минтрансом** и **Росморречфлотом** по обеспечению безопасности судоходства в Арктическом бассейне.

Своим визитом в МГУ имени адмирала Г.И. Невельского **Юрий Цветков** воспользовался и для того, чтобы проинспектировать суперсовременный Учебно–тренажерный центр морской подготовки. Он осмотрел основные тренажеры, инфраструктуру и аудитории комплекса, по своему оснащению не имеющего аналогов в России и странах Восточной Азии.

В рамках форума РЖД и Росморпорт договорились синхронизировать развитие железнодорожной сети и морских терминалов. Подписан соответствующий меморандум, который, в частности, предполагает взаимодействие участников перевозок этими видами транспорта. Кроме того, РЖД и Росморпорт будут создавать конкурентные условия для использования морских терминалов при транспортировке грузов. Сотрудничество направлено на обеспечение ритмичного и бесперебойного подвоза грузов в порт, рационального процесса перевалки, совершенствование использования транспортной инфраструктуры на стыке двух видов транспорта.

В ходе форума было подписано соглашение о сотрудничестве и взаимодействии по проекту организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах. Подписи поставили гендиректор РЖД Олег Белозеров, врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко, гендиректор Росатома Алексей Лихачев, гендиректор ТМХ Кирилл Липа. АО «Трансмашхолдинг» в сотрудничестве с Росатомом планирует организовать производство поездов на водородных топливных элементах. ОАО «РЖД» рассматривает данный проект как важное перспективное направление повышения экологической безопасности и эффективности

железнодорожного транспорта. Отмечается, что переход к применению на железных дорогах поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации, включающих производство водорода и топливных элементов, транспортировку, хранение и заправку водородом, требует предварительного технико-экономического обоснования, расчета стоимости жизненного цикла, проведения комплексных испытаний, подтверждения соответствия требованиям безопасности и подконтрольной эксплуатации.

Пилотным полигоном для отработки организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах и систем обеспечения их эксплуатации, а также создания центра компетенций в данной области и сотрудничества с потенциальными зарубежными партнерами может стать инфраструктура острова Сахалин. Ряд документов, подписанных на форуме, были посвящены развитию авиасообщения.

ВЭБ, Фонд развития Дальнего Востока (ФРДВ), Газпромбанк и ООО «Уренгойаэроинвест» подписали соглашение о финансировании строительства нового пассажирского терминала в аэропорту Нового Уренгоя (ЯНАО). Кредитные средства будут предоставлены на строительство нового пассажирского терминала внутренних авиалиний площадью порядка 18 тыс. кв. м. На первом этапе он будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Пропускная способность терминала составит 840 пассажиров в час и 1,5 млн пассажиров в год. Также будет проведена полноценная реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, построен новый перрон. Общая стоимость проекта превышает 10 млрд руб. Пассажирский терминал в аэропорту Нового Уренгоя – первый арктический проект ФРДВ. Строительство начнется уже в этом году, завершить его планируется до конца 2021 года. Новый пассажирский терминал в аэропорту Петропавловска-Камчатского откроют в 2022 году.

Одной из тем на ВЭФ–2019 стала цифровизация транспорта. В рамках форума подписан меморандум о вступлении АО «Восточный Порт» в ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Ассоциация является центром компетенций по одноименному проекту **Минтранса** России.

Целью ЦТЛ является создание и развитие единого мультимодального цифрового транспортного и логистического пространства на территории России за счет максимально широкого применения синхронизированных цифровых сервисов и программного обеспечения российских компаний.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов отметил, что вступление Восточного порта в ассоциацию обеспечивает участие в цифровой трансформации всех видов транспорта. Грузовладельцам и грузополучателям, транспортным и логистическим предприятиям нужны полноценная мультимодальность, мультиплатформенность и цифровые сервисы, обеспечивающие юридическую значимость данных всего процесса перевозки. Восточный порт обладает в этом смысле ключевыми компетенциями и глобальным опытом», – пояснил **замминистра**.

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

Напомним, что ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» учреждена при поддержке **Минтранса** России в 2018 году компаниями ОАО «Российские железные дороги», ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии», ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс», ООО «ГЛОСАВ» и НПП «Цифровые радиотехнические системы».

Большой интерес у участников форума вызвала представленная на стенде **Минтранса** России интерактивная карта национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», которая наглядно показывает в режиме онлайн, где и какие

работы проводятся в текущем году во всех 83 субъектах России, принимающих участие в **нацпроекте**.

Особое внимание уделяется регионам Дальневосточного федерального округа. Общее количество объектов, вошедших в программу дорожных работ этого года в рамках реализации **нацпроекта** в ДФО, свыше 380. Это ремонт и капитальный ремонт улиц, региональных трасс, а также мероприятия, направленные на снижение количества аварийно опасных участков дорог: установка светофоров, барьерного и перильного ограждения, обустройство линий электроосвещения, пешеходных переходов и ряд других. Общая площадь работ по устройству дорожного покрытия составляет около 7,5 млн кв. м, по сравнению с концом августа 2019 года показатель увеличился с учетом включения дополнительных объектов за счет экономии средств, образовавшихся по результатам торгов. В Забайкальском крае и Еврейской автономной области запланированы работы по реализации капиталоемких проектов: реконструкция мостового перехода через р. Ингода и путепровода через железнодорожные пути в поселке Дарасун, реконструкция моста через реку Бира в Биробиджане.

Общий объем финансирования из федерального бюджета субъектов ДФО (11 субъектов) в 2019 году составляет более 8,8 млрд руб. (в части федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта БКАД**).

За шесть лет планируется увеличить долю региональных дорог округа, отвечающих нормативным требованиям, с 44,3% (базовый показатель 2017 года) до 51,1%, дорожной сети городских агломераций – с 43,9% (базовый показатель 2017 года) до 85,2%.

В целом по стране программа дорожных работ этого года включает более 6600 объектов. Из федерального бюджета субъектам России направлены 111,2 млрд руб., включая средства на выполнение работ по капиталоемким объектам в 15 регионах. За шесть лет предусмотрены: рост доли региональных трасс в нормативе с 42,2% до не менее 50%, соответствующего показателя по дорожной сети городских агломераций – с 53,6% до не менее 85%; сокращение в 2 раза количества аварийно опасных участков дорог и снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с уровнем 2017 года; повышение процента контрактов, предусматривающих использование наилучших технологий в дорожной деятельности, и широкое применение регионами принципов КЖЦ (контракт жизненного цикла).

<http://transportrussia.ru/item/5157-transport-drajver-razvitiya.html>

ТАСС; 2019.09.12; КОМИТЕТ ТРАНСПОРТА, ЭНЕРГЕТИКИ И СВЯЗИ ИНГУШЕТИИ ПРЕОБРАЗОВАН В МИНИСТЕРСТВО

Глава Ингушетии Махмуд-Али Калиматов подписал в четверг указ о преобразовании комитета транспорта, связи и энергетики в **министерство транспорта, связи и энергетики**. Также подписан указ о назначении новых глав Министерства здравоохранения региона, Минимущества и Минкультуры.

«Комитет транспорта, энергетики, связи и информатизации Ингушетии преобразован в **министерство транспорта, связи и энергетики** Ингушетия. Министром здравоохранения назначена Зарема Льянова. Тимур Дзейтов назначен министром культуры республики. Министром имущественных и земельных отношений республики назначен Аюп Галаев», - сказал Калиматов на совещании по представлению нового состава кабинета республики.

Также из Минстроя был выделен комитет архитектуры и градостроительства Ингушетии, а из Минэкономики - комитет по туризму региона.

«Созданы комитет государственного заказа республики, комитет по делам молодежи Ингушетии и комитет государственного финансового контроля региона, руководителем которого назначен Анзор Костоев, занимавший различные должности в финансово-контрольной сфере», - добавил глава региона.

Калиматов был избран главой Ингушетии 8 сентября депутатами парламента республики. В четверг парламент согласовал назначение на должность главы правительства республики 48-летнего Константина Сурикова.

<https://tass.ru/politika/6879469>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ НАВОДНЕНИЯ ОБОЙДЕТСЯ В 40 МЛРД РУБЛЕЙ

Программа восстановления жилья, а также объектов связи и энергетики, социальной и инженерной инфраструктуры Иркутской области после наводнения летом 2019 года потребует финансирование в более чем 40 миллиардов рублей, сообщил вице-премьер Виталий Мутко.

«Правительство сегодня приняло эту программу. На сегодняшний день в нее вошли 211 объектов», - сказал он.

По словам вице-преьера, она рассчитана на срок с 2019 по 2023 год.

Планируется, что на 77,75% программа будет финансироваться из федерального бюджета, на 15,41% - из бюджета Иркутской области, а на 6,84% - из внебюджетных источников.

Как уточнил Мутко, в восстановлении объектов в Иркутской области примут участие «Роснефть» (построит школу), «Транснефть», «Базэл», РЖД (построит жилье и поможет с проектированием ряда коммунальных объектов), Сбербанк (построит инфекционную больницу), «Газпром» (построит спортивные объекты).

На 2019 год предусмотрено выделение 18,011 миллиарда рублей, на 2020 год - 11,653 миллиарда рублей, на 2021 год - 5,844 миллиарда рублей, на 2022 год - 2,328 миллиарда рублей, на 2023 год - 1,209 миллиарда рублей, говорится в презентации к выступлению.

Ответственным исполнителем - координатором программы станет Минстрой.

При этом на восстановление жилья, поврежденного или утраченного из-за паводков, планируется потратить в 2019-2021 года 15,015 миллиарда рублей, на строительство, ремонт и реконструкцию объектов образования - 6,402 миллиарда рублей, на объекты культуры - 958,473 миллиона рублей, на спортивные объекты - 806,311 миллиона рублей, на объекты здравоохранения - 3,222 миллиарда рублей, на коммунальную инфраструктуру - 3,554 миллиарда рублей.

Еще 6,65 миллиарда рублей предполагается выделить на сооружения инженерной защиты, а 4,055 миллиарда рублей - на объекты МЧС, МВД, Роспотребнадзора, **Минтранса** и Минэнерго. <https://realty.ria.ru/20190912/1558619017.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2019.09.13; КАК ПЕРЕВОЗИТЬ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ, ПОЕЗДАХ И АВТОБУСАХ

Минтранс хочет облегчить гражданам путешествие со своими питомцами по стране.

Зверей и птиц предлагают пускать на борт воздушного судна без ветеринарных справок

Со следующего года россиянам не нужно будет оформлять ветеринарные документы на животных для полетов по России. Такие изменения в правила досмотра в аэропортах готовит **Министерство транспорта**: проект нормативного акта был опубликован 10 сентября. «Парламентская газета» разбиралась, какие правила провоза домашних животных действуют сегодня?

СПРАВКИ ОТМЕНЯЮТСЯ

В 2017 году Минсельхоз исключил из Ветеринарных правил по оформлению сопроводительных документов требование о наличии ветеринарных справок при перевозке домашних питомцев, служебных и декоративных животных по территории России.

Тем не менее правила проведения досмотров в аэропортах до сих пор содержат «безальтернативное требование о наличии соответствующих ветеринарных справок при перевозке животных», обратили внимание в **Министерстве транспорта**. Предполагается, что правила досмотра будут приведены в соответствие с Ветеринарными правилами к январю 2020 года.

ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ ПО РОССИИ В САМОЛЁТЕ

Планируя авиаперелет вместе с домашним любимцем, стоит изучить правила провоза животных, установленные выбранной авиакомпанией, так как требования у всех отличаются.

Одни авиакомпании следуют новой редакции Ветеринарных правил и сопроводительных документов не требуют.

Другие основываются на правилах досмотра и просят показать ветеринарную справку. Но абсолютно все просят показать ветеринарный паспорт (инспекторов в первую очередь интересуют отметки о прививках и отсутствии паразитов).

За несколько суток до вылета нужно сообщить перевозчику о том, что вы полетите с питомцем. На каждый рейс устанавливаются квоты, и если они уже исчерпаны, придется подобрать другой рейс или лететь одному.

Большинство компаний не берут на борт грызунов, пресмыкающихся, членистоногих, больных и подопытных животных, любых водных обитателей, а также крупных зверей, которые вместе с контейнером весят больше 50 килограммов. Некоторые компании также отказываются перевозить собак с укороченными мордами (брахицефальные породы), в том числе мопсов и пекинесов.

В салоне самолета позволяют провозить комнатных прирученных зверей небольшого размера, но только в переноске, размер которой не должен превышать параметров обычной ручной клади.

В ПОЕЗДЕ

Возможность и условия перевозки животных в поезде зависят прежде всего от класса вагона. В некоторых случаях пассажирам нужно платить за проезд своих питомцев, в других плата не взимается. Иногда для путешествия с четвероногим другом требуется выкупить все купе, а в некоторых вагонах присутствие любых зверей запрещено. Подробные требования устанавливают транспортные компании (ФПК и ТКС), ознакомиться с ними можно на сайте РЖД.

Крупным собакам в поездах можно находиться только в намордниках и на поводках.

К перевозке не допускаются животные и птицы, угрожающие жизни и здоровью пассажиров. К таким относятся в том числе рептилии, опасные насекомые и крупные хищники.

Сопроводительных ветеринарных документов на животных в поездах не требуют.

В ЭЛЕКТРИЧКЕ

В поездах пригородного сообщения мелкие собаки могут ездить либо в переноске, либо в наморднике и на поводке. Крупные собаки тоже должны быть при полной «амуниции», при этом ехать они могут только в тамбуре вместе с хозяином. Кошек можно возить только в переносках.

Ветеринарные документы предъявлять не нужно, а вот проездной билет питомцу обязательно нужно купить, даже если это попугайчик или хомяк.

В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Четвероногие и пернатые пассажиры городских автобусов и наземного электрического транспорта обязаны ехать только в корзинах, коробках или переносках с глухим дном. Размер контейнера не должен превышать размера обычной ручной клади. В этом случае проезд для них будет бесплатным, но только если владелец везет одну переноску.

Собак в городской транспорт пускают и без переносок, но при условии, что на них надет намордник и поводок.

ПРАЙМ; 2019.09.12; ПРОЕКТ НОВОЙ ОЧЕРЕДИ ПРИМОРСКОГО КОЛЬЦА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ОДОБРИЛИ В ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЕ

Проект новой очереди скоростной трассы «Приморское кольцо» вокруг Калининграда, соединяющей приморские города области, получил положительное заключение Главгосэкспертизы России, сообщается на сайте ведомства.

«Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы России рассмотрел представленную повторно проектно-сметную документацию на VII и IX очереди строительства кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны Калининградской области. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения», - говорится в сообщении Главгосэкспертизы России.

Скоростная дорога «Приморское кольцо» свяжет с Калининградом аэропорт и все приморские города области. Первая очередь, соединяющая областной центр с

Зеленоградском и аэропортом «Храброво», была открыта в 2009 году, следующий участок до города Светлогорска был сдан в 2011 году. Первоначально все кольцо планировалось ввести в эксплуатацию в 2014 году. В 2015 году в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу дорога была передана из региональной в федеральную собственность, ей присвоили номер А-217.

В сентябре 2017 года президент РФ призвал калининградского губернатора Антона Алиханова не тянуть с возобновлением строительства объездной дороги вокруг Калининграда. Губернатор сообщил, что совместно с **Минтрансом** предстоит откорректировать разработанную проектную документацию по продолжению строительства Приморского кольца, участка от Светлогорска до Балтийска, и в 2019 году ведомство сможет приступить к стройке.

Седьмая очередь строительства магистрали включает участок от транспортной развязки на курорт федерального значения Светлогорск до транспортной развязки на поселок Янтарный. Девятая очередь - участок от транспортной развязки на поселок Янтарный до транспортной развязки на город Балтийск.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ГРАЖДАНЕ 53 СТРАН С 1 ОКТЯБРЯ МОГУТ ПРИЕЗЖАТЬ В ПЕТЕРБУРГ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ

Граждане 53 государств, включая все страны Евросоюза, смогут посещать с 1 октября Санкт-Петербург и Ленинградскую область по электронной визе, сообщила portalу «Интерфакс-Туризм» заместитель председателя комитета по развитию туризма Петербурга Нана Гвичия.

«Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** утвердил перечень из 53 государств, граждане которых с 1 октября смогут посещать Санкт-Петербург и Ленинградскую область по электронной визе. Это все те же страны, что и в перечне для Калининградской области. Документ уже подписан премьером», - рассказала Гвичия.

По ее словам, единственное различие между Калининградской областью и Петербургом - способы передвижения. «Иностранные туристы не смогут приехать в Петербург и Ленинградскую область по электронной визе на поезде, потому что мы пока технически к этому не готовы. Все остальные способы - автомобиль, самолет, лайнер будут доступны», - подчеркнула чиновница.

В список стран, граждане которых смогут оформить электронные визы, вошли Австрия, Андорра, Бахрейн, Бельгия, Болгария, Ватикан, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Индия, Индонезия, Иран, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Катар, Кипр, Китай (включая Тайвань), КНДР, Кувейт, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Малайзия, Мальта, Мексика, Монако, Нидерланды, Норвегия, Оман, Польша, Португалия, Румыния, Сан-Марино, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сербия, Сингапур, Словакия, Словения, Турция, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония и Япония.

Сейчас по электронным визам иностранные туристы могут посетить Дальний Восток и Калининградскую область. С 1 октября оформить электронную визу можно будет для поездки в Санкт-Петербург и Ленинградскую область. Не менее чем за четыре календарных дня до намечающейся поездки иностранные граждане должны заполнить электронную форму на сайте МИД России. Такая виза действительна 30 дней и разрешает пребывание России не более восьми суток с момента въезда. С 1 января 2021 иностранные туристы смогут получать электронные визы для поездок во все регионы России.

ТАСС; 2019.09.12; ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МНОГОДЕТНЫХ СЕМЕЙ ОТМЕНИЛИ В КАРЕЛИИ

Депутаты Законодательного собрания Карелии приняли в четверг в первом, втором и окончательном чтениях законопроект, освобождающий от транспортного налога на легковые машины многодетные семьи. Об этом журналистам сообщил председатель регионального парламента Элиссан Шандалович.

«Одно из важных решений, которое поддержали коллеги, это освобождение от транспортного налога многодетных семей. Те семьи, у которых имеются трое и более

детей и имеют автомобиль до 200 лошадиных сил, с 2020 года будут полностью освобождены от оплаты транспортного налога», - отметил Шандалович.

По подсчетам законодателей, принятая поправка коснется около 6 тыс. семей и позволит сэкономить каждой до 10 тыс. рублей. Кроме того, вне налогообложения окажутся мотоциклы и мотороллеры, принадлежащие многодетным.

В Карелии транспортный налог также отменен для бывших несовершеннолетних узников концлагерей, ветеранов Великой Отечественной войны, боевых действий и инвалидов войны. Представители этих категорий не платят за автомобиль с двигателем мощностью до 150 лошадиных сил.

<https://tass.ru/obschestvo/6878131>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; ЗА ПОЛТОРА ГОДА ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ВЫЯВИЛА БОЛЕЕ 770 ТЫСЯЧ ПЬЯНЫХ ЗА РУЛЕМ

За последние полтора года сотрудниками Госавтоинспекции было выявлено почти 772,4 тысячи фактов управления транспортными средствами водителями с признаками опьянения, сообщил РИА Новости заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Александр Быков.

«При этом 339 лиц совершили данные деяния по три раза, 43 водителя задерживались по четыре раза и один правонарушитель привлекался к ответственности шесть раз», - отметил Быков.

По его словам, повторные правонарушения – далеко не редкость. Из 281 тысячи привлечённых к ответственности лиц, не имевших право на управление транспортными средствами, 6,3 тысячи водителей задерживались от трех до десяти раз, 115 лиц совершили от 10 до 20 правонарушений, в отношении 18 человек возбуждались соответствующие дела от 20 до 30 раз, а семь лиц привлекались к ответственности от 30 до 56 раз.

Кроме того, сотрудниками Госавтоинспекции было выявлено практически 70,4 тысячи фактов управления транспортными средствами лицами, лишёнными такого права, при этом 224 лица задерживались по три раза, 78 водителей привлекались к ответственности от четырех до шести раз и восемь лиц задерживались от шести до девяти раз.

По мнению Александра Быкова, снижению количества дорожно-транспортных происшествий по вине «пьяных водителей» и числа пострадавших в них людей поспособствует принятие законопроекта, позволяющего принудительно задерживать транспортные средства, управляемые нетрезвыми водителями.

Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в виде залога за задержанное транспортное средство» уже несколько лет находится на рассмотрении в Госдуме.

Законопроект предполагает ужесточение наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения. В частности, инспекторы ГИБДД смогут принудительно отправлять на спецстоянки автомобили водителей, которые будут пойманы за рулем в нетрезвом виде или откажутся от прохождения медицинского освидетельствования. Транспортные средства будут задерживаться либо до уплаты нарушителями штрафа (30 тысяч рублей), либо до внесения залога, равного сумме штрафа, который назначается за это административное правонарушение.

Законопроект подготовлен совместно Минюстом и МВД России в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. 20 мая 2016 года документ был принят Госдумой в первом чтении, но затем на протяжении длительного времени срок его дальнейшего рассмотрения неоднократно переносился. Возможно, он будет принят в эту осеннюю сессию.

Комментируя РИА Новости столь долгое «зависание» законопроекта в нижней палате, первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав

Лысаков одной из причин этого назвал не до конца проработанный финансовый механизм.

«Нет полной ясности в том, как будет работать перемещение залога: на депозит УВД, после этого - по решению суда либо возврат суммы штрафа, в случае невиновности водителя, либо перемещение суммы залога уже в качестве штрафа в бюджет региона, в случае виновности водителя», - пояснил РИА Новости Лысаков. При этом он подчеркнул, что «концепция законопроекта на сегодня крайне актуальна».

«Еще раз подчеркиваю: закон очень нужен, поскольку пьяные водители несут ответственность, предусмотренную законом, только частично: по данным МВД, только 30% виновных платят штраф за пьяную езду. Таким образом, только принятие данного закона сможет обеспечить неотвратимость наказания за содеянное, а также частично разгрузить судебных приставов, поскольку эта служба просто задыхается от сегодняшнего объема работы», - заявил депутат.

О перспективах принятия закона в осеннюю сессию Госдумы он высказался осторожно.

«Учитывая то, что сессия очень короткая, а график работы парламента очень концентрирован, давать прогноз было бы делом неблагодарным. Тем не менее, совместно с ФССП постараемся активизировать усилия по продвижению этого законопроекта к окончательному принятию», - сказал Лысаков.

В ГУОБДД МВД России уверены, что принятие законопроекта будет способствовать снижению количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях по вине «пьяных водителей», усилит ответственность за подобные правонарушения и создаст препятствие для их повторного совершения.

<https://ria.ru/20190912/1558629918.html>

ТАСС; 2019.09.13; В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА НА 57% УМЕНЬШИЛОСЬ ЧИСЛО ДТП В МЕСТАХ КОНЦЕНТРАЦИИ АВАРИЙ

Число дорожных аварий в контролируемых местах концентрации ДТП с начала года в Москве уменьшилось на 57% по сравнению с прошлым годом. Об этом ТАСС у пятницу сообщили в пресс-службе УГИБДД ГУ МВД России по Москве.

"Благодаря принимаемым мерам, за восемь месяцев 2019 года в столице по сравнению с прошлым годом зафиксировано снижение основных показателей аварийности в контролируемых местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, а именно: количества ДТП на 57%, погибших на 67%, в том числе погибших детей на 100%, раненых на 53%, в том числе детей на 35%", - сообщили в главке.

Кроме того, как отметили в пресс-службе, по результатам принимаемых в прошлом году мер удалось ликвидировать 155 мест концентрации дорожных аварий, образовавшихся по итогам 2017 года.

<https://tass.ru/moskva/6882297>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.12; В РОССИИ ЗА 8 МЕСЯЦЕВ ПОСТРАДАЛИ И ПОГИБЛИ В ДТП ПОЧТИ 15 ТЫСЯЧ ДЕТЕЙ

За восемь месяцев этого года в России зарегистрированы более 13 тысяч дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, в которых 380 детей погибли и ещё свыше 14,4 тысяч получили травмы, сообщил заместитель начальника ГУОБДД МВД России полковник полиции Олег Понарьин на совещании в Министерстве просвещения РФ о профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

По словам Понарьина, 47,3% ДТП с участием детей составляют происшествия с детьми-пассажирами. При этом доминирующим видом аварий, в которых пострадали дети-пассажиры, являются столкновения транспортных средств.

Полковник отметил, что к трагическим последствиям часто приводит преступная беспечность взрослых, которые при управлении автотранспортом не задумываются о том, что несут ответственность за жизнь и здоровье находящихся с ними в машине детей.

Олег Понарьин рассказал, что в настоящее время в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» активно реализуются мероприятия,

направленные на повышение уровня правосознания и культуры поведения участников дорожного движения.

В частности, по его словам, разработана концепция по вовлечению детей и подростков в деятельность отрядов юных инспекторов движения, сценарии мероприятий и занятий, символика и атрибутика ЮИД.

В свою очередь, заместитель директора департамента государственной политики в сфере защиты прав детей Минпросвещения России Лариса Фальковская отметила эффективность взаимодействия с сотрудниками Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения и организации профилактической работы с детьми и их родителями.

<https://ria.ru/20190912/1558605542.html>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.09.12; «НЕДЕТСКИЙ» ШТРАФ. НАДО ЛИ УЖЕСТОЧИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ?

Гости

Наталья Агре

заместитель председателя Общественного Совета **Минтранса РФ**

Кирилл Форманчук

координатор Комитета по защите прав автовладельцев

Штрафы за нарушения ПДД в присутствии детей. Правительство поручило Минюсту России, МВД России и другим ведомствам разработать поправки в КоАП РФ, ужесточающие ответственность водителей за нарушение ПДД в случае присутствия детей в автомобиле. Автоэксперты оценили идею критически.

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/nedetskiy-shtraf-nado-li-uzhestochit-otvetstvennost-voditeley-perevozyashchih-detey-38455.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА УЧАСТКАХ ЦКАД

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об утверждении перечня платных участков Центральной кольцевой автодороги (А-113, ЦКАД), сообщила госкомпания "Автодор".

Платным станет участок от пересечения с федеральной трассой М-10 "Россия" до пересечения с дорогой федерального значения А-130 "Москва - Малоярославец".

"Распоряжение позволит обеспечить взимание платы за проезд после ввода объекта в эксплуатацию", - отмечает "Автодор".

Альтернативным бесплатным маршрутом станет дорога федерального значения А-107 "Московское малое кольцо". "Бесплатный объезд по маршруту А-107 будет проходить от пересечения со скоростной дорогой М-11 "Москва - Санкт-Петербург" до пересечения с трассой А-130", - уточняет госкомпания.

Эксплуатация ЦКАД в платном режиме будет вестись при помощи системы взимания платы по принципу распознавания номера автомобиля камерами наблюдения в режиме "свободного потока" (free flow).

"При реализации единой системы взимания платы (СВП) будет обеспечена возможность использования транспондеров всех операторов платных дорог в России. Размер тарифа на платных участках ЦКАД будет определен до ввода в эксплуатацию с учетом требований действующего законодательства", - говорится в сообщении "Автодора".

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. По данным ГК "Автодор", ее протяженность составит 336,456 км: ЦКАД-1 - 49,5 км; ЦКАД-3 - 105,87 км; ЦКАД-4 - 96,846 км; ЦКАД-5 - 76,44 км и пусковой комплекс №5-3 (соединение М-10 и М-11) - 7,8 км.

Дорога пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно трассе А107 (Московское малое кольцо, "Малая бетонка") в обход крупных населенных пунктов столичного региона и соединит основные вылетные магистрали - Каширское, Симферопольское, Калужское, Киевское, Минское, Волоколамское, Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Горьковское и Рязанское шоссе.

На пересечении с федеральными и региональными трассами, железными дорогами построят 22 многоуровневые транспортные развязки, также предполагается строительство 72 мостов и 145 путепроводов - всего 239 сооружений. Количество полос движения составит по две в каждую сторону.

В конце июня правительство РФ продлило срок строительства ЦКАД до 2021 года. (завершение изначально планировалось в 2019 году). Начало фазы эксплуатации дороги сдвинуто с 2018 года на 2020 год.

Также скорректирована общая стоимость проекта. Распоряжением кабмина она установлена на отметке 315,864 млрд руб. вместо 313,270 млрд руб. ранее. При этом, как следует из текста документа, дополнительные средства будут привлечены у инвесторов проекта, а также из собственных средств его инициатора - госкомпании "Автодор".

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2927549>

ТАСС; 2019.09.13; НОЧНОЙ АВТОБУСНЫЙ МАРШРУТ СВЯЖЕТ НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН С САРАТОВОМ

Ночной автобусный маршрут свяжет новый аэропорт Гагарин с Саратовом в сентябре, сообщает в пятницу министерство транспорта и дорожного хозяйства региона.

"Организуется ночной рейс по маршруту "Аэропорт Гагарин - Саратов (Автовокзал)". Время отправления из воздушной гавани установлено таким образом, чтобы им могли воспользоваться пассажиры, прибывающие в Саратов ночными рейсами. Первый тестовый (ежедневный) рейс состоится в ночь 14 сентября в 03:15 из аэропорта по местному времени (02:15 мск)", - говорится в сообщении.

Как уточнил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства области Иван Козаченко, первое время автобусы будут ходить в тестовом режиме для того, чтобы "понять потребности жителей Саратова в автобусах в ночное время, а значит, по итогам тестовых рейсов, принять правильное решение".

По данным **Минтранса** области, сейчас из аэропорта в Саратов можно добраться электричкой и автобусом. Последний поезд отправляется из Гагарина в 19:41 по местному времени, а автобус отходит от аэропорта в 23:30.

Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе "Развитие транспортной системы России", пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/obschestvo/6882322>

ТАСС; 2019.09.13; РОСАВТОДОР ОТКРЫЛ ДВИЖЕНИЕ НА НОВОМ УЧАСТКЕ ТРАССЫ "СОРТАВАЛА" В КАРЕЛИИ

Новый участок федеральной трассы А-121 "Сортавала" в обход поселка Ихала Лахденпохского района Карелии со 197-го по 215-й км открыли в пятницу для движения автомобилей. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе управления дорог "Кола".

"Росавтодор открыл движение по новому участку автодороги А-121 "Сортавала" в Республике Карелия. Новый участок со 197-го по 215-й км в Лахденпохском районе Карелии является третьим этапом строительства автомобильной дороги А121 "Сортавала" по новому направлению в обход населенных пунктов от границы с Ленинградской областью, которое ведется с 2012 года. <...> Росавтодор открыл здесь движение транспорта", - говорится в сообщении.

Новый участок трассы станет более безопасным для водителей: дорогу спрямили, устранив крутые повороты и подъемы, что позволило сократить путь на 2 км. На новом участке организовано движение по двум полосам шириной 3,5 м каждая. Кроме того, новая дорога включает два моста - новый путепровод через железную дорогу и мост через реку Ййоки.

Для защиты окружающей среды от стоков дорожники смонтировали 15 локальных очистных сооружений. Кроме того, вдоль дороги установили специальные сетки, чтобы не допустить выхода животных на трассу.

"Установлено почти 10 км сетчатого металлического ограждения, которое препятствует выходу диких животных на трассу и, как следствие, возникновению ДТП с их участием. Также на участке дороги возведено более 12 км барьерного ограждения и выполнен полный комплекс обустройства по современным нормам безопасности дорожного движения", - отметили в пресс-службе Упрдор "Кола".

<https://tass.ru/spb-news/6883146>

ТАСС; 2019.09.13; МОСТ, СВЯЗЫВАЮЩИЙ ХАСАВИУРТ С ЮЖНЫМИ РАЙОНАМИ ДАГЕСТАНА, ОТРЕМОНТИРУЮТ К КОНЦУ НОЯБРЯ

Дорожники начали ремонт моста через реку Ярык-Су в Дагестане - он связывает город Хасавюрт и южные районы республики. Работы продлятся до конца ноября, сообщили в пятницу в пресс-службе ФКУ Упрдор "Каспий".

"Ремонтные работы позволят повысить транспортно-эксплуатационное состояние сооружения. В частности, на мосту будет установлено новое перильное ограждение, выполнено переустройство деформационных швов. <...> Работы на сооружении продлятся до конца ноября текущего года", - говорится в сообщении.

Бетонные поверхности пролетов и опор моста покроют антикоррозионными составами, планируется установить систему водоотвода с проезжей части, отремонтировать лестницы, заменить переходные плиты на подходах к нему. На период ремонта будет организовано реверсивное движение автомобилей.

Четырехпролетный мост находится на выезде из города с населением более 140 тыс. человек. Длина моста - почти 141 погонный метр, ширина проезжей части - более 15 погонных метров.

<https://tass.ru/ekonomika/6883674>

РБК; 2019.09.13; ЧИНОВНИКИ РАСКРИТИКОВАЛИ КРУПНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОЕКТ ПОД ПЕТЕРБУРГОМ

Правительство Ленинградской области не поддерживает проект строительства трамвайной линии от Петербурга до Кудрово. Об этом сообщил журналистам заместитель председателя правительства Ленобласти Михаил Москвин.

Чиновник назвал проект прокладки трамвайных линий «по подоконникам» домов — дорогим и сомнительным, передает газета «Коммерсантъ». При этом он отметил, что Петербург и область продолжают работу над проектом строительства станции метро в Кудрово, несмотря на то, что федеральные власти отказались софинансировать проект. По словам Москвина, проект строительства метро в городе Кудрово в Ленобласти является стратегическим — поэтому будет приложен максимум усилий, чтобы станция метро в Кудрово в 2025 году открылась.

Ранее РБК Петербург сообщал, что Дирекция по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области уже объявила конкурс на разработку технико-экономического обоснования трамвайной линии от станции метро «Улица Дыбенко» до Кудрово (концессионный проект). Предполагается, что трамвай будет заезжать в квартал «Новый Оккервиль».

Ранее первый замглавы дирекции Михаил Громов сообщал журналистам, что будущая трамвайная линия планируется как выделенная трасса, по которой не предполагается движение другого транспорта. Она призвана разгрузить дорожную сеть в районе станции метро «Улица Дыбенко» и решить проблемы с общественным транспортом для жителей Кудрово. Предположительный срок реализации проекта — 2023 год.

Что касается станции метро «Кудрово» (которую хотели открыть в 2025 году), то ее сроки строительства могут серьезно сдвинуться. Накануне стало известно, что Министерство транспорта РФ не планирует выделять средства на строительство станции, стоимость которой (вместе с депо) ранее оценивалась в 57 млрд руб. Начальник управления по

транспорту Ленобласти Павел Постовалов уже заявил, что и город, и область не смогут найти в своих бюджетах 57 млрд в течение ближайших шести лет.

https://www.rbc.ru/spb_sz/13/09/2019/5d7b3feb9a79470608db03b0

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.09.13; ГЛУБОКОУВАЖАЕМЫЙ ВАГОНОУМНОЖАТЫЙ; ВЭБ.РФ ПЛАНИРУЕТ ОБНОВИТЬ ТРАНСПОРТ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ НА 2 ТРЛН РУБ.

Как выяснил “Ъ”, правительство обсуждает масштабную программу обновления городского транспорта. Ее инициатором стал ВЭБ.РФ, который рассчитывает получить под это средства ФНБ. На старте в программу войдут десять городов с инвестициями в 340 млрд руб., но в дальнейшем она может быть распространена более чем на тысячу городов, что предварительно оценено в 2,1 трлн руб. Предлагается ввести госрегулирование тарифов, отдать перевозочный бизнес крупным операторам, а для обновления электротранспорта внедрять концессии. Всего до 2035 года должно быть закуплено 95,7 тыс. автобусов, 6,5 тыс. троллейбусов, 6,7 тыс. трамвайных вагонов и 3,5 тыс. электробусов.

“Ъ” ознакомился с проектом комплексной программы развития городского общественного транспорта, которая предполагает модернизацию систем перевозок и обновление парков в регионах РФ, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Ее инициатором стал ВЭБ.РФ.

На старте речь идет о десяти пилотных проектах с привлечением частных инвесторов, которые на сентябрь 2019 года находятся «в высокой степени готовности», — в Екатеринбурге, Перми, Нижнем Новгороде, Саратове, Твери, Воронеже, Волгограде, Челябинске, Новосибирске и Казани (население в целом 11,1 млн человек). Общий объем инвестиций в них составит 340 млрд руб., из них 196 млрд руб. пойдут на обновление подвижного состава (5,9 тыс. автобусов, 1,5 тыс. трамвайных вагонов, 1,3 тыс. троллейбусов), 112 млрд руб. — на реконструкцию инфраструктуры.

Очередь в ФНБ

«Эта тема действительно актуальна как для мегаполисов, так и для менее крупных городов, — пояснил “Ъ” зампред ВЭБ.РФ Артем Довлатов. — Мы исходим из системного подхода, включающего в себя создание единых операторов городского транспорта в крупных городах». У ВЭБ.РФ есть для этого все необходимые инструменты поддержки, говорят там: кредитование, концессии, лизинговые продукты.

В августе глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов уже говорил премьеру Дмитрию Медведеву, что намерен просить средства ФНБ на проекты по обновлению городского транспорта. Первый зампред ВЭБ.РФ Николай Цехомский 12 сентября уточнил, что госкорпорация смотрит на проекты с гарантированной доходностью внутри РФ. Однако борьба за деньги ФНБ становится все более ожесточенной — в 2020 году размер фонда превысит 7% ВВП, и излишки можно будет тратить. Тот же ВЭБ.РФ уже получил одобрение для использования этих средств для проектов «Газпрома» и НОВАТЭКа.

Предполагается, что 15% финансирования обеспечат частные инвестиции (106 млрд руб.), 25% — капитальный грант, 60% — заемные средства. Среди необходимых для реализации проекта условий называются льготный лизинг или банковское кредитование со ставкой не более 6% сроком на 15–25 лет, софинансирование из федерального бюджета 75% капитального гранта на инфраструктуру и около 5 млрд руб. платы концедента ежегодно. Предполагается, что объем софинансирования из федерального бюджета не превысит 3 тыс. руб. на жителя города и составит не более 30% от общего объема финансирования комплексной программы.

В Минпромторге сказали “Ъ”, что проект туда не поступал, но отметили готовность принять участие в работе. В Минфине заявили, что никаких решений по программе пока не принято. В Минтрансе “Ъ” сказали лишь, что министерство «привлекается к обсуждению данных вопросов».

После реализации пилотных проектов в концепции заложено масштабирование программы еще на 40 городов (в 2020–2024 годах), на все 50 агломераций (27,3 млн человек) потребуется 707 млрд руб. инвестиций. Помимо автобусов будут закуплены

электробусы (1,9 тыс. штук) в 15 городах, включая Омск, Самару, Краснодар, Красноярск, Уфу и др.

В ряде городов, например, Екатеринбурге, Твери, Саратове, Казани, финансирование на обновление трамваев в несколько раз превышает затраты на автобусы.

Масштабирование проекта на всю страну (1,1 тыс. городов, за исключением Москвы и Петербурга, 85,1 млн человек) может обойтись в 2,1 трлн руб., говорится в проекте. В частности, будут закуплены 95,7 тыс. автобусов, 6,5 тыс. троллейбусов, 6,7 тыс. трамвайных вагонов, 3,5 тыс. электробусов.

Автобусы на обочине

В программе говорится, что обновить весь парк до 2035 года невозможно, так как «совокупный лимит мощности производителей автобусов на уровне 7 тыс. единиц в год не позволяет реализовать проект раньше». Но, по данным Минпромторга, в 2018 году в РФ выпущено более 13 тыс. автобусов.

В группе ГАЗ и КамАЗе — крупнейших производителей автобусов и электробусов — поддерживают идею обновления парка, так как сейчас около 60% парка автобусов в России старше 10 лет.

Но, отмечают в КамАЗе, программа «до последнего времени» разрабатывалась без непосредственного участия компании, что «конечно же, не совсем правильно».

Мощности, добавляют в КамАЗе, в последние годы не наращивались из-за низкого спроса: сегодняшняя загрузка в основном связана с закупками со стороны Москвы, Санкт-Петербурга и Казани. «Откуда берется дата 2035 год, комментировать сложно, так как ни конкретные планы закупок, ни, что еще более важно, источники финансирования с нами не обсуждались», — заключают там, напомнив, что мощности НефАЗа составляют 1,5 тыс. машин в год большого класса (12 м) и загружены полностью.

В группе ГАЗ говорят, что только их мощности превышают 20 тыс. автобусов в год на Ликинском, Павловском и Курганском заводах и могут полностью обеспечить программу даже без учета мощностей Горьковского автозавода, который способен выпускать десятки тысяч микроавтобусов в год. Сегодня фактическая загрузка автобусных предприятий ГАЗа составляет около 40%, говорят в компании.

Все для крупных операторов

В проекте указано, что в регионах предполагается ввести госрегулирование тарифов, а обновление парка организовать через создание крупных транспортных операторов. Для электрического транспорта, в первую очередь трамваев, предлагается создавать концессии.

Если программа будет одобрена, средства получат, во-первых, те же операторы, а во-вторых, поставщики техники.

Ни одного оператора пока нет, но ВЭБ.РФ летом подписал соглашение с властями Твери о модернизации транспортной инфраструктуры. По данным местных СМИ, планировалось создать оператора с участием ЦППК (основные акционеры — Андрей Бокарев и Искандар Махмудов). Власти Екатеринбурга, с которыми ВЭБ.РФ также рассматривает совместный проект, до конца года планировали разработать концессию по трамваям, среди интересантов назывались «Уралтрансмаш» («Ростех»), «Трансмашхолдинг» (основные бенефициары — господа Бокарев и Махмудов) и группа «Синара» Дмитрия Пумпянского. Игорь Шувалов говорил в августе, что ВЭБ.РФ работает над программой обновления парка в партнерстве с «Трансмашхолдингом» и «Синарой». В ЦППК, «Трансмашхолдинге» и «Синаре» “Ъ” не ответили.

В России концессионных проектов в сфере общественного транспорта почти нет, говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков. Концессионные соглашения нужны именно для городского электротранспорта, в частности трамваев: они привязаны к инфраструктуре, которую, в свою очередь, сложнее обновлять, отмечает он. Господин Янков поясняет, что трамвай нужен в коридорах с высоким пассажиропотоком и пробками, где проще и дешевле построить выделенную трамвайную линию, чем развязки для автобусов. Возвращение на улицы трамваев за последние 15 лет прошло в Европе, рассказывает эксперт, например во Франции: это делалось планомерно, привлекалась и помощь государства. Электробусы же пока не показывают в РФ высокой экономической эффективности, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4089787>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.09.13; РОБОТЫ ВЫХОДЯТ НА ТРАССУ; КАК БЕСПИЛОТНИКИ ПОВЛИЯЮТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК

Рынок беспилотного такси в 2019 году вышел на грань монетизации в США. В России он пока идет к ней гораздо медленнее. По итогам нескольких месяцев эксплуатации автономных автомобилей в Москве и Иннополисе «Яндекс» попросил Минпромторг разрешить тестирование коммерческих пассажирских перевозок на автономном автотранспорте. Начать в ближайшее время зарабатывать на этом рынке надеются и еще несколько российских IT-компаний.

Победитель не получает все

Беспилотный автотранспорт как отдельное направление начал развиваться в США. Толчком к этому стал конкурс DARPA Grand Challenge, проведенный в 2004 году при поддержке правительства США. Тогда в соревновании приняли участие 15 конструкторских команд. Созданные ими автомобили-роботы должны были преодолеть 230 км по пустыне Мохаве. Со старта ушли только восемь автомобилей из 15, до финиша не доехал ни один. В 2005 году в конкурсе финишировали уже пять автомобилей, победителем стала команда Стэнфордского университета, в состав которой входили сотрудники Google. После конкурса они создали компанию Waymo, которая сейчас принадлежит Alphabet, акционеру Google. В том же 2005 году в соревновании также использовалась технология компании Velodyne Lidar (в 2016 году привлекла \$150 млн от Ford Motor Company и китайского интернет-гиганта Baidu).

Возможностей для начала монетизации беспилотного автотранспорта в США пришлось ждать еще больше десяти лет. В декабре 2018 года в городе Финикс (штат Аризона) впервые на линию вышли беспилотные такси Waymo, а в мае 2019 года Waymo договорилась о партнерстве с одним из крупнейших в мире сервисов заказа такси Lyft, через приложение которого в Финиксе теперь можно вызвать такую машину. Такси сделаны на базе минивэнов, за рулем присутствует водитель, который при этом не вмешивается в управление. Пока в рамках теста часть пассажиров беспилотных такси оплачивают эту услугу, часть — ездят бесплатно, отмечает The Verge. Пассажирам новый сервис нравится все больше: по результатам поездок в июле—августе количество негативных отзывов (всех, что меньше пяти звезд) сократилось с 40% до 30%. Беспилотные такси также начали тестировать в Китае. Небольшой парк таких машин появился в «умном» городе Чаньша. Машины совместно произведены Baidu и автоконцерном FAW Hongqi.

Технологические компании, которые в последние годы делали ставку на уберизацию рынка такси, считают перспективной его грядущую роботизацию.

При переходе на беспилотники появится возможность сократить затраты в среднем на 80% на каждую поездку по сравнению с текущими показателями, отмечает в своем отчете инвестбанк UBS. По его прогнозу, в 2030 году глобальный объем рынка роботакси достигнет \$2 трлн. Его конечная структура пока остается неопределенной, но аналитики уже сейчас уверены, что на этом рынке не будет работать традиционный принцип «победитель получает все», а бенефициаров будет много.

Беспилотники встают в колонну

Россия пока отстает в вопросе монетизации автономного транспорта. Чтобы подтолкнуть развитие сегмента, лишь в 2018 году государство в лице фонда «Сколково» и Российской венчурной компании (РВК) инициировало проведение конкурса «Зимний город» с фондом 175 млн руб. Его задачей стало создание автономного беспилотного автомобиля, адаптированного к условиям российской зимы. В квалификационном этапе приняли участие 13 команд, а в финальный этап, подведение итогов которого ожидается в декабре, прошли МАДИ, НГТУ, BaseTrack, «СтарЛайн» и «Авто-РТК».

В рамках конкурса РВК сотрудничает с пулом из более чем десяти команд, которые имеют разработки в сфере автономного управления автомобилями достаточно продвинутого уровня, чтобы лечь в основу коммерческих продуктов, сообщили в пресс-службе компании. «Мы изначально ставили коммерческие цели в основу нашей

работы», — говорит основатель BaseTrack Андрей Вавилин. Компания работает над сферой грузовых перевозок и вместе с группой ГАЗ рассчитывает внедрить технологии в производственную программу. Высокоточное знание рельефа предстоящего маршрута позволяет сэкономить до 20% топлива для грузовых автомобилей; кроме того, технология может использоваться как система помощи водителю при удержании транспортного средства в полосе движения, поясняет господин Вавилин.

НПО «СтарЛайн» начала разрабатывать беспилотник в конце 2016 года. Сейчас НПО создает платформу, которая позволит интегрировать элементы беспилотного автомобиля практически в любое современное транспортное средство, утверждает ее представитель. В 2018 году беспилотник тестировался в 24 городах России, в том числе на участке трассы Новороссийск—Керчь, провел региональные испытания в рамках автопробега из Санкт-Петербурга в Казань длиной 2,5 тыс. км, рассказал представитель НПО.

Разработки в области беспилотных технологий вне рамок конкурса РВК и «Сколково» ведет компания Cognitive Technologies. «Один из самых перспективных и финансово привлекательных секторов — блок задач, связанных с получением информации и анализом дорожной сцены. Это основные сенсоры, используемые в автономном управлении: видеокамеры и радары», — сообщила президент Cognitive Technologies Ольга Ускова. По ее мнению, наиболее перспективно встраивание компонентов и разработок в цепочки поставок глобального автопрома.

КамАЗ сейчас разрабатывает беспилотный грузовик без кабины, где не будет водителя, рассказал “Ъ” руководитель проекта «Рейнжиниринг автопроизводства и создание перспективного семейства КамАЗ» Ханс Петер Мозер.

«Мы приближаемся к созданию нового поколения грузовиков с электронной архитектурой, которая подготовлена к работе технологии автономного вождения», — говорит он. В Европе беспилотники уже тестировались, указывает он. «Изо дня в день грузовики едут из Германии в Италию в составе автоколонны, только первый грузовик — с водителем, второй — без водителя, он только сидит за рулем и ничего не делает», — поясняет господин Мозер. В России пока есть возможность монетизации автономного транспорта на закрытых территориях, но не на дорогах общего пользования, отмечает он.

В первую очередь внедрение беспилотного автотранспорта в России коснется области решения логистических задач на закрытых территориях, уже сейчас технология применяется в добывающей отрасли, соглашаются в «СтарЛайн». По словам представителя НПО, следующими этапами развития сегмента станут платунинг (движение автомобилей в колонне) и грузоперевозки на дорогах общего пользования. А позже технологии будут развиваться в области пассажирских перевозок предположительно в следующей последовательности: общественный транспорт, такси и личный транспорт. Андрей Вавилин не ожидает появления полностью автономных транспортных средств в городах или на дорогах общего пользования в обозримой перспективе. «Первые внедрения автоматизации начнутся на междугородних перевозках и закрытых территориях. Там же будут внедрены и первые системы полной автоматизации. Экономия на основе замещения человека в среде с большим предложением рабочей силы не является перспективной», — рассуждает он. В ближайшей перспективе роботизированные такси не станут массовым явлением в России, очевидно, что пока для этого нет предпосылок, отмечает и представитель сервиса заказа такси InDriver.

Несмотря на скепсис среди разработчиков беспилотных автомобилей, наибольшие масштабы тестирования таких машин приобретает именно в такси. В парке «Яндекса», запустившего программу разработки автономного автомобиля в 2017 году, уже более 50 беспилотников. Компания начала тестировать роботакси на базе Toyota Prius с 2018 года в Сколково и Иннополисе. Уже в октябре прошлого года во время конференции «Открытые инновации» в Сколково поездки на роботакси осуществлялись без водителя за рулем, убедился корреспондент “Ъ”. В декабре 2018 года беспилотники «Яндекса» тестировались также в США, с начала 2019-го эксплуатируются в Тель-Авиве, а с мая — в Москве. В сентябре «Яндекс» объявил, что его беспилотники преодолели 1 млн км. Для сравнения, к этому моменту пробег беспилотников Waymo превысил 16 млн км.

В ближайшее время зону тестирования беспилотного транспорта на дорогах общего пользования могут расширить до десяти регионов, рассказали “Ъ” в НТИ «Автонет». К

Москве и Татарстану, где до сих пор проводились эксперименты, предложено добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край.

Полномасштабный запуск роботакси «Яндекса», скорее всего, начнется лишь через несколько лет, пока же компания будет решать целый ряд вопросов, включая недостаточность детализации дорожных карт, отсутствие четкого регулирования автономного транспорта и отсутствие одобрения со стороны государства безопасности самой технологии, говорится в отчете UBS. Коммерциализация беспилотных автомобилей дает целый ряд возможностей: такой сервис сможет получать выручку от роботакси, монетизировать время, проведенное клиентом в машине за счет рекламы и потребления медиа, зарабатывать на продаже лицензий владельцам автомобилей и от коммерческих грузоперевозок, ожидает UBS. Объем рынка роботакси в России в 2030 году может достигнуть примерно 190 млрд руб., или около \$4 млрд. К этому моменту на него будет приходиться 11% всего рынка поездок на автомобиле по требованию (включает такси и каршеринг).

Если принятые регламенты уже позволяют тестировать ходовую и машинную часть, то с «мозгами», важнейшей частью беспилотного автомобиля, все не так однозначно, отмечает заместитель руководителя департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства фонда «Сколково» по вопросам транспорта Кирилл Жанайдаров. «Технологические команды используют разные подходы к решению вопросов автономного движения — цифровые карты дорог, лидары, машинное зрение, аналитики,— у всех все работает по-разному»,— говорит он.

В «Яндексе» говорят, что предложили Минпромторгу разрешить допуск беспилотников на дороги в формате самосертификации на этапе опытной эксплуатации, дать возможность тестирования технологии без водителя в инновационных центрах и особых экономических зонах, а также обеспечить возможность тестирования сервисных сценариев, в том числе коммерческой составляющей. Упрощенный подход, предлагаемый «Яндексом», «не способствует обеспечению безопасности при проведении эксперимента с беспилотными транспортными средствами и всего дорожного движения в целом», возражают во ФГУП НАМИ. Там поясняют, что проверяют в первую очередь отсутствие влияния на штатные системы автомобиля новой аппаратуры, обеспечивающей беспилотный режим.

Возможность действенного вмешательства человека в случае аварийной ситуации должна быть гарантирована»,— настаивает представитель НАМИ.

Тем не менее в правительстве готовы поддержать позицию «Яндекса» по вопросу упрощения сертификации беспилотников. 30 июля вице-премьер **Максим Акимов** поручил Минпромторгу, **Минтрансу**, МВД, Росстандарту и Минэкономике до 1 октября проработать возможность замены процедуры проведения оценки испытаний таких машин, созданных на базе автомобилей, ранее введенных в эксплуатацию в РФ для опытной эксплуатации на дорогах общего пользования, на процедуру техосмотра аккредитованными операторами. К этому же сроку Минпромторг, МВД и Минэкономике должны внести проект постановления правительства, где будет описан порядок тестирования беспилотников без водителя за рулем на территориях инновационных особых экономических зон, в инновационных центрах и на частных дорогах необщего пользования, и сократить сроки испытания беспилотников, следует из перечня поручений (есть у «Ъ»).

<https://www.kommersant.ru/doc/4089655>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ; 2019.09.12; НА ВСЕХ – ОДИН ПАСПОРТ И ОДНИ ПРАВА; ПО НИМ РАБОТАЮТ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО ВОДИТЕЛЕЙ

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Обычно, если водитель–мигрант, особенно из Средней Азии, становится виновником ДТП, то он виновато разводит руками, говорит что–то бессвязное и непонятное, взгляд ищет сочувствия и прощения. Дескать, я вас не совсем понимаю, обстоятельства так

сложилось, проклятые капиталисты нещадно эксплуатируют, спать не дают. Но можем ли мы позволить себе во имя дружбы с нашими друзьями по СНГ продолжать игнорировать те риски, которые возникают, когда за рулем такси сидит непрофессиональный водитель? Во время Чемпионата мира по футболу 2018 года по всем каналам ТВ был показан шокирующий сюжет. В Москве, на Ильинке, водитель такси из Киргизии Чынгыз Анарбек сбил восемь человек. С тех пор сообщения о ДТП с участием водителей из Средней Азии стали носить на ТВ регулярный характер. Так, на улице Ташкентская водитель такси из Киргизии врезался в столб. Вместе с ним погибли два пассажира. В аналогичной ситуации оказался москвич Никита Муллин. Он попал в аварию и стал инвалидом. Водителю из Средней Азии предписали выплатить пострадавшему пассажиру 250 тыс. руб. Но водитель исчез. Служба заказа такси или, как теперь ее именуют, агрегатор, вернула пострадавшему только деньги за стоимость поездки. По признанию инвалида Никиты Муллина, он находится на грани выживания. Перечень аналогичных трагедий далеко не исчерпывается перечисленными сюжетами.

То, что происходит с рынком таксомоторных перевозок, называется потерей управления. Прежде всего это касается статистики. Нет полного представления о том, сколько водителей из ближнего зарубежья виновны в ДТП. Согласно данным ГИБДД в 2018 году количество ДТП в России по вине водителей-мигрантов составило 5,5 тыс., что на 4,3% больше, чем в 2017 году. Причем только в первом полугодии 2018 года в них погибли 195 человек, что на 8,3% больше, чем за аналогичный период предыдущего года, а ранения получили 2646 человек, что на 4,5% больше, чем за соответствующий период 2017 года.

Но некоторые специалисты считают, что статистика ГИБДД не вполне отражает реальное положение дел. По словам депутата Госдумы, члена Комитета по транспорту и строительству Александра Старовойтова, сотрудники ГИБДД могут констатировать факт, что в ДТП попал автомобиль такси, только в том случае, если на него есть разрешительные документы. Если автомобиль без соответствующего разрешения работает с агрегатором, то идентифицировать его как такси никто не будет. Поэтому огромное количество тех, кто работал как таксист, но без разрешительной документации, в статистику ГИБДД не попали, заявил Александр Старовойтов в Общественной палате РФ, где прошли общественные слушания, посвященные экспертизе законопроектов, регулирующих деятельность такси.

По этой причине приходится полагаться не на данные ГИБДД, а на данные экспертов. По мнению председателя координационного совета профсоюза «Таксист» и члена Общественного совета Минтранса России Андрея Попкова, количество ДТП по вине водителей-мигрантов за последний год увеличилось на 30%.

Нет полного представления и о том, сколько мигрантов работают в такси. По данным мэрии Москвы, в столичном такси работают 40% мигрантов. Но эксперт по вопросам такси общественного движения по борьбе с беспорядками на дорогах «Синие ведерки» Елена Гращенкова считает, что эти данные занижены. «Скорее всего, мэрия анализировала данные из разрешений на осуществление перевозки попавших в ДТП такси. В некоторых случаях разрешения выдаются на юрлица, зарегистрированные на граждан России. Но машины, принадлежащие таким фирмам, как правило, сдаются в аренду мигрантам. По мнению Елены Гращенковой, около 80% водителей такси в Москве – иностранцы. Рынок такси можно сравнить с приснопамятным Черкизовским рынком, на котором работали около 100 тысяч иностранцев.

Нет никаких оснований надеяться на то, что в рамках существующего законодательства положение может измениться к лучшему. По мнению Андрея Попкова, у большинства водителей из Средней Азии низкий профессиональный уровень подготовки. Они становятся виновниками ДТП. Горе-водители возвращаются в Среднюю Азию, меняют свои паспорта, получают новые права, приезжают в Россию и опять работают таксистами. Есть анекдотические случаи, когда несколько водителей работали по одному паспорту и правам. Пока один работает, другие отсыпаются. Отличить их по фотографиям московским сотрудникам ГИБДД очень не просто. Базы данных по СНГ не существует. Требуется полгода, чтобы пробить их по базе данных других государств.

Известны случаи, когда граждане Узбекистана или Казахстана едут в Киргизию, получают там права, а потом как граждане Киргизии приезжают в Москву. «Они представляются

киргизами, а когда в ГИБДД их прижмут, так они оказываются казахами или узбеками, – говорит Андрей Попков.

На заседании Общественной палаты Александр Старовойтов заявил: «В Интернете огромное количество сайтов, которые предлагают купить удостоверения водителей Белоруссии, Казахстана или Киргизии. Мы не должны в угоду геополитическим интересам ставить под угрозу жизнь наших граждан».

Экспансия мигрантов на рынок таксомоторных перевозок устраивает агрегаторов. В большинстве случаев речь идет о компаниях, являющихся посредниками между пассажирами и таксистами. У них есть специальные приложения для смартфонов, позволяющие работать по Интернету. Службы заказов такси привлекают клиентов низкой стоимостью поездки. Дешевизна оборачивается тем, что нередко пассажиры попадают не в пункт назначения, а в больницу, а то и прямоком на кладбище. За свои посреднические услуги агрегаторы берут до 30% от стоимости перевозки и не отвечают за здоровье и жизнь пассажира. Единственное требование агрегаторов к водителям состоит в том, чтобы стаж их работы таксистами был не менее трех лет. Таксисты работают без путевых листов, предрейсовых медицинских осмотров, технических осмотров автомобилей и послерейсовых осмотров. К таким агрегаторам косяком идут мигранты.

Общественным советом при **Минтрансе** России был проведен контрольно–надзорный рейд такси на улицах Москвы. Было проверено 100 машин. Из них почти у половины не было полисов

ОСАГО. Около 30 водителей предъявили ОСАГО, оформленное на физических лиц, а не на такси. Такие ОСАГО не имеют никакой юридической силы в случае ДТП. Эксперты считают, что страховые компании специально совершают такую манипуляцию, чтобы в случае чего не делать страховых выплат. И только около 20 такси соответствовали закону об ОСАГО, но и в них пассажиры не страхуются. Пассажир может рассчитывать на страховые выплаты в случае ДТП, только если он оформил поездку как заказную перевозку и заключил письменный договор фрахтования с обязательным включением в него своих паспортных данных.

– Все разговоры о том, что агрегаторы стали страховать пассажиров, – это только разговоры и отмывка денег через страховые компании. Я еще не видел ни одного пострадавшего, который бы получил какую–то выплату. Исключение – Елена Гращенкова. В Петербурге она вызывала машину через приложение «Яндекс.Такси» и разбилась в автомобиле, за рулем которого сидел наркоман мигрант. Она три года судилась с «Яндекс.Такси» и получила за это копейки», – рассказывает Андрей Попков.

– Агрегаторы не хотят иметь дело с водителями из России еще и потому, что они пытаются бороться за свои права. «Например, в этом году в Тушинском районном суде города Москвы рассматривается дело водителя Ярослава Щербинина, который предъявил иск к «Яндекс.Такси». Ярослав требует признать эту компанию работодателем. Если суд признает его правоту, то все водители подадут иски к «Яндекс.Такси» и будут требовать от уполномоченных органов признать этого агрегатора работодателем по отношению к водителям.

Данную проблему законодатели пытаются решить с помощью двух законопроектов. Один из них является инициативой группы депутатов, в том числе и председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгения Москвичева, которые предложили запретить мигрантам работать в такси. В принципе такая позиция не противоречит стремлению руководства страны укрепить отношения России с другими членами ЕАЭС и не наносит ущерба геополитической стабильности.

Существуют базовые договоренности о свободе передвижения рабочей силы внутри государств – членов ЕАЭС. На территории всех государств – членов союза действует признание дипломов и квалификаций стран – членов ЕАЭС. Для граждан этих стран не требуется прохождение процедуры нострификации документов об образовании. Однако в договоре сделана оговорка о том, что трудящиеся одного государства ЕАЭС, претендующие на занятие педагогической, юридической, медицинской или фармацевтической деятельностью в другом государстве – члене ЕАЭС, проходят процедуру признания документов об образовании. Только после этого мигранты могут быть допущены к работе по этим специальностям. Возникает вопрос, а почему нельзя

приравнять водителей такси к врачам? Ведь в обоих случаях речь идет о здоровье и жизни людей.

В советская время была лучшая система такси в мире. Это было возможно в первую очередь потому, что водители каждые пять лет проходили переаттестацию. Водитель знал, что в случае конфликтной ситуации его защитит Трудовой кодекс. Профсоюз «Таксист» считает такую аттестацию совершенно необходимой, способной значительно снизить смертность и аварийность на дорогах.

– Но водители–мигранты вряд ли способны пройти такую аттестацию. Уровень образования в бывших республиках СССР значительно снизился. А главное, у них утрачена способность к обучаемости, – считает Андрей Попков.

Проблема усугубляется тем, что в Национальном совете при Президенте РФ по профессиональным квалификациям пока не разработали критерии оценки водителей. Там считают данный законопроект преждевременным. В **Минтрансе** России предлагаются конкретные меры. Там считают, что для получения российских прав нужно сдать три экзамена: один теоретический и два практических. Эти предложения могли бы в значительной степени нормализовать рынок такси, но проблема в том, что на граждан государств, где русский язык законодательно закреплен в качестве официального, положение об обмене прав не распространяется. В Белоруссии, Казахстане и Киргизии в качестве официального языка употребляется русский язык. Но практика показывает, что в Киргизии получить права значительно проще, чем в Казахстане или Белоруссии. Может быть, поэтому у нас так много таксистов, получивших права в Киргизии.

<http://transportrussia.ru/item/5161-i-knutom-i-pryanikom.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; КЛЮЧЕВОЙ ОБЪЕКТ; РОСАВТОДОР НАЧАЛ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБХОДА ВОЛГОГРАДА

ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ

Подведомственное **Росавтодору** ФКУ Упрдор Москва – Волгоград приступило к строительству ключевого для региона и всего Юга России дорожного объекта. Ход работ под Волгоградом проинспектировали помощник Президента РФ **Игорь Левитин**, руководитель Федерального дорожного агентства Андрей **Костюк**, губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров и председатель Комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

Выступая перед собравшимися, **Игорь Левитин** подчеркнул важность инфраструктурного проекта. «Развитие крупного логистического узла в Астрахани невозможно без транспортного коридора «Север – Юг»: мы не обеспечим грузоперевозки из Каспийского региона и обратно. Так что по масштабам изменений, которые он несет, обход Волгограда – один из самых значимых проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», – заявил он.

Строительство обхода разделено на три этапа, каждый из них будет сдаваться самостоятельно, постепенно снижая нагрузку на городскую сеть.

«В схему территориального планирования объект внесли в 2018 году, с опережением графика завершили проектирование первого этапа. И вот спустя всего год начинаем строительные работы, – подчеркнул руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк**. – Параллельно мы готовим проектную документацию второго и третьего этапов. Ставим перед собой задачу в 2020 году начать строительство на всем отрезке протяженностью 71 км».

Со своей стороны глава региона Андрей Бочаров отметил, что благодаря тесному взаимодействию федеральных и региональных структур у Волгоградской области появилась перспектива развития на десятилетия вперед. «Для города–героя – это проект XXI века, проект–мечта волгоградцев, который положительно повлияет и на экономику транзитных перевозок, и на экологию, и на транспортную обстановку в городе–миллионнике, а также даст развитие малому и среднему бизнесу», – утверждает губернатор.

Первая очередь работ включает строительство 12–километрового участка объездной дороги, который соединит две федеральные трассы – Р–22 «Каспий» и подъезд к Элисте

от Р-22 – с региональной автодорогой Волгоград – Котельниково – Сальск и городской улицей 40 лет ВЛКСМ. Проект предусматривает возведение трех транспортных развязок: одна свяжет «Каспий» и улицу 40 лет ВЛКСМ, вторая – обеспечит выход к Элисте, а третья – на регио-

нальную автодорогу Волгоград – Котельниково – Сальск. В составе последней запланировано строительство моста через Волго-Донской судоходный канал, его протяженность вместе с эстакадной частью составит 1,3 км. Надвижку пролетных строений мостовикам придется выполнить в межнавигационный период, чтобы не мешать движению судов. Исходя из высокой социальной значимости объекта прорабатывается вопрос о досрочном пуске движения по двум полосам нового сооружения, чтобы еще в процессе работ первого этапа снизить нагрузку на действующий мост через канал.

В настоящее время дорожники приступили к подготовительным работам: на участке будущей автодороги снимают растительный слой, идет обследование местности на предмет обнаружения взрывоопасных предметов, работают геодезисты. Полностью первый этап обходной магистрали планируют завершить в 2024 году.

Наш корр.

Наша справка:

Строительство обхода Волгограда в Городищенском и Светлоярском районах имеет ключевое значение не только для города и области, но и для страны в целом. Здесь сходятся сразу несколько федеральных автодорог: Р-22 «Каспий», А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной и Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград. Все они входят в состав евразийских маршрутов. Объект включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года: обход Волгограда является частью международного транспортного коридора «Север – Юг», а также обеспечивает доступ к морским портам Каспийского бассейна.

<http://transportrussia.ru/item/5158-klyuchevoj-ob-ekt.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.09.12; АВАРИЯ - ДОЧЬ САМОКАТА; В ПОДМОСКОВЬЕ ПОСЧИТАЛИ ПЕРВЫЕ АВАРИИ С ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМИ

Интересную новость озвучил **минтранс** Московской области. Зафиксированы первые пять дорожно-транспортных происшествий с участием электросамокатов в этом году. Об этом сообщил начальник Управления организации безопасности дорожного движения этого ведомства Виктор Шулепников.

Пока эти случаи единичные, но они уже вызывают беспокойство, отметил чиновник. И надо сказать, что Подмосковью пока сильно повезло. В Москве только за пять месяцев этого года пользователи электросамокатов, гироскутеров и моноколес совершили 46 аварий. Причем в одной из них погиб человек.

Проблема с вычислением, сколько аварий произошло с таким транспортом, довольно серьезная. Госавтоинспекция не ведет самостоятельной статистики таких происшествий. Ведь те, кто управляет этой техникой, считаются пешеходами. А значит, вычислить их в общей статистике очень тяжело. Впрочем, выборки иногда делаются.

Так, согласно данным ГИБДД за прошлый год, в России произошло 39 аварий с участием портативного электротранспорта. Большинство из них - 21 случай - это столкновения с машинами. В 12 случаях - наезды на пешеходов. Примечательно, что каждый пятый инцидент произошел в Москве.

Понятно, что это ситуации, в которых пострадавшим вызывали «скорую помощь». Но зачастую наезды такого транспорта на пешеходов и вовсе нигде не фиксируются, поскольку формально это не дорожно-транспортное происшествие. Потому что электросамокат и моноколесо не транспорт вовсе.

Но количество таких устройств стремительно растет. За прошлый год в России было продано 32 тысячи электросамокатов и 10 тысяч моноколес. Растут и скорости, с которыми на них передвигаются. Ведь у каждого десятого из проданных устройств мощность превышает 4 кВт.

Для сравнения: у нас мопедом называется двух- или трехколесное транспортное средство, оборудованное электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. При этом конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч.

Недавно интернет облетел ролик, в котором человек на электросамокате летит прямо по дороге среди машин на скорости более 80 км/ч.

Так почему же эта компактная электротехника не считается даже мопедом, на который по нашему законодательству необходимо иметь права?

Уже давно бьет тревогу Союз пешеходов. Ведь тяжесть наезда подобного гаджета на пешехода сравнима с наездом автомобиля. Но ответственности у таких лихачей практически нет никакой.

Причем за рулем электросамоката может оказаться и пьяный. Но ему все равно ничего за это не будет. Максимум штраф 1500 рублей, если он нарушит Правила дорожного движения, например, пересечет дорогу в неположенном месте. Да и то в том случае, если его догонят, поймают и установят его личность.

Огромное количество проблем они создают и водителям. Ведь если они вылетают на такой скорости даже на пешеходный переход, заметить их, а уж тем более успеть остановиться у автомобилиста нет никакой возможности. Но ведут себя владельцы такой техники, как будто у них девять жизней..

Сейчас Научный центр безопасности дорожного движения МВД России вместе с **министерством транспорта** разрабатывают нормативные акты, которые позволят квалифицировать эти гаджеты и предъявить требования к их владельцам. Но каким образом это будет сделано, пока неизвестно. По данным «РГ», в течение месяца будет подготовлен итоговый документ. Тогда и узнаем, будут ли нужны права на электросамокаты и где на них можно передвигаться.

Напомним, что недавно во Франции на этих устройствах разрешили передвигаться по проезжей части. Но только там, где скорость автомобилей ограничена 50 км/ч. При этом по тротуарам ездить запрещено, если нет велодорожек. Нельзя пользоваться этой техникой детям младше 8 лет, а те, кому еще не исполнилось 12, обязаны надевать при езде шлем. Сами же устройства должны быть оборудованы передними и задними фонарями.

В Великобритании и Германии такая техника приравнена к транспортным средствам. А значит, ее владельцы должны зарегистрироваться и получить номера. А управлять ею можно только при наличии прав и страховки. При этом предъявляются строгие технические требования, касающиеся рулевого управления и тормозной системы.

<https://rg.ru/2019/09/12/reg-cfo/v-podmoskove-poschitali-pervye-avarii-s-elektrosamokatami.html>

ТАСС; 2019.09.12; «ЯНДЕКС.НАВИГАТОР» БУДЕТ СООБЩАТЬ ВОДИТЕЛЯМ О ШЕСТИ ТИПАХ КАМЕР НА ДОРОГАХ

Приложение «Яндекс. Навигатор» в Москве увеличило число камер, о которых предупреждается водитель, с двух до шести типов. Об этом сообщили в пресс-службе компании.

«Яндекс.Навигатор» теперь сообщает о шести типах камер, которые можно встретить на дорогах Москвы. Водители будут знать, на что обратить внимание, и смогут ездить без нарушений и штрафов», - говорится в сообщении.

Отмечается, что раньше приложение сообщало о двух типах камер (другие иногда могли быть обозначены значком), которые фиксируют скорость и движение по полосе. Теперь водители смогут узнать, где расположен мобильный пост, какие камеры контролируют выезд на перекресток, соблюдение разметки и правил остановки, эти камеры обозначены на маршруте разными значками. Кроме того, в приложении есть голосовые уведомления.

В ближайшее время новые типы камер появятся и на других сервисах «Яндекса» с навигацией -- в частности, в «Авто» и «Драйве». Планируется масштабировать это на всю страну. В Москве приложению сейчас известно почти 3 тыс. камер, а в целом по России - около 30 тыс. Данные о них компания получает на сайтах ГИБДД, ЦОДД и из других

открытых источников. Также сами пользователи могут добавить камеру на «Народной камере» и после проверки информации она может стать доступной для других на картографическом сервисе.

«Яндекс.Навигатор» - бесплатное мобильное приложение, которым каждый месяц пользуются 27 млн человек в России, Беларуси, Казахстане, Турции и других странах. Навигатор прокладывает маршруты в объезд пробок, помогает найти парковку, предупреждает о камерах, авариях и ремонтных работах.

<https://tass.ru/obschestvo/6877403>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; КРАСНОЯРСКИИ ТИЗИЗ К 2020Г СПРОЕКТИРУЕТ ПЕРВУЮ ЛИНИЮ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО

Красноярское краевое транспортное управление и государственное АО «Красноярский трест инженерно-строительных изысканий» («КрасноярскТИСИЗ») подписали контракт на корректировку проекта первой линии красноярского метрополитена, следует из материалов сайта госзакупок.

Речь идет об изменении проектно-сметной документации (ПСД) строительства участка метро, которое «КрасноярскТИСИЗ» разрабатывал в 1980-1990-х годах.

Первая линия протяженностью 12,6 км соединит Октябрьский, Железнодорожный, Центральный и Советский районы города. На первом этапе планируется построить шесть станций (Высотная, Улица Копылова, Вокзальная, Площадь Революции, Проспект Мира, Ленинская), на втором этапе - еще три: Красный Яр, Аэровокзальная и Октябрьская.

Конкурс на право проектирования метро был объявлен в июле 2019 года по начальной цене 955 млн рублей, из которых 950 млн рублей готов направить федеральный бюджет, 5 млн рублей - бюджет Красноярского края. «КрасноярскТИСИЗ» стал единственным участником тендера, предложив цену на 1 млн рублей меньше - 954 млн рублей.

Условия конкурса предполагают завершение инженерно-изыскательских работ до 30 ноября и представление технической части по первому этапу строительства до 20 декабря 2019 года.

Эксплуатационная длина всей линии, трасса, способ строительства станций, их глубина и расположение, а также длина посадочной части платформ будут определены проектом. Подрядчику предписано максимально использовать запроектированные и построенные в 1983-2009 годах объекты. Также требования к ПСД предполагают использование системы автоматического управления движением поездов и обустройство платформ закрытого типа - с автоматическими раздвижными дверями.

В марте 2019 года губернатор Красноярского края Александр Усс заявил о выделении 1 млрд рублей из федерального бюджета на развитие Красноярского метрополитена. Уже тогда с предложением актуализировать проект и запустить метро в 2023 году выступил председатель правления «КрасноярскТИСИЗа», бывший замглавы Росприроднадзора и бывший префект Северного административного округа Москвы Олег Митволь. Он предлагал привлечь к проектированию и строительству китайскую компанию Poly Group, которая, с его точки зрения, помогла бы сэкономить на строительстве за счет уменьшения глубины залегания станций и возведения на одном из перегонов эстакады вместо подземного строительства.

«КрасноярскТИСИЗ» специализируется в области инженерно-строительных изысканий и проектирования. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% акций треста находятся в ведении Росимущества.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6877377>

RNS; 2019.09.12; В МОСКВЕ ПОДГОТОВЯТ ПРОЕКТ БИРЮЛЕВСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО

Градостроительно-земельная комиссия (ГЗК) Москвы разработает проект планировки Бирюлевской линии Московского метрополитена, следует из сообщения на сайте мэра Москвы.

«Проект планировки Бирюлевской линии Московского метрополитена подготовят в столице. Она пройдет от строящейся сейчас станции “Кленовый бульвар” Большой кольцевой линии и соединит Бирюлево Восточное, Бирюлево Западное и ТиНАО (Троицкий и Новомосковский административные округа – RNS.). Такое решение приняла Градостроительно-земельная комиссия под руководством Сергея Собянина», — сообщили в мэрии.

По предварительным оценкам, протяженность новой линии метро составит 25 километров, на ней будет девять станций.

Как ожидают градостроители, ветка сократит время поездки для жителей указанных районов и округов и снизит нагрузку на Серпуховско-Тимирязевскую и Замоскворецкую линии метро.

В дальнейшем, по задумке мэрии, Бирюлевская ветка позволит соединить станцию Рязанское («Новая Москва»), промзону «ЗИЛ», деловой центр «Москва-Сити», северо-западные районы города и развивающуюся территорию Рублево-Архангельское.

<https://rns.online/transport/V-Moskve-podgotovyat-proekt-Biryulevskoi-linii-metro-2019-09-12/>

РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА; 2019.09.13; РОСИМУЩЕСТВО КУПИЛО ВАГОНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ; ПРИОБРЕТЕННЫЕ РОСИМУЩЕСТВОМ 166 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ И 10 ЛОКОМОТИВОВ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ ФГУП «КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СООБЩЕНИЯ С КРЫМОМ ПОСЛЕ ВВОДА В СТРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

В преддверии ввода в эксплуатацию моста через Керченский пролив Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) приобрело 166 пассажирских вагонов дальнего следования и десять локомотивов, которые в дальнейшем планируется передать ФГУП «Крымская железная дорога». Об этом сообщает **Минтранс**.

В ведомстве пояснили, что локомотивы и вагоны предполагается использовать для организации перевозок пассажиров в Крым и обратно.

Для этих целей Росимуществом закуплены купейные (в том числе с купе для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья) и плацкартные вагоны, а также вагоны-рестораны. Все вагоны достаточно новые (2017–2018 годов постройки) и оснащены системами кондиционирования воздуха и биотуалетами.

В мае стало известно, что РЖД планируют заплатить дивиденды за 2018 год имуществом, передав государству парк пассажирских вагонов, которые пойдут в Крым. Но против этого выступил Минфин. После этого стало обсуждаться вариант, при котором РЖД в качестве единственного поставщика поставят необходимые вагоны в Крым на средства Резервного фонда.

Железные дороги Крыма соединяют важнейшие города полуострова — Севастополь, Симферополь и Керчь, а также Евпаторию, Саки, Феодосию, Джанкой, Краснопереконск и Армянск. В феврале 2019 года во ФГУП «Крымская железная дорога» была создана Дирекция по обслуживанию пассажиров, за январь—август на поездах было перевезено 2,43 млн человек, что на 13% превышает показатель первых восьми месяцев предыдущего года.

Представитель РЖД переадресовал вопросы РБК о происхождении вагонов, которые купило Росимущество, в **Минтранс**. В пресс-службе **Минтранса** и Росимущества отказались от комментариев.

Открыть движение пассажирских поездов по железнодорожной части моста через Керченский пролив планируется в декабре 2019 года. К настоящему моменту здесь уже уложены все рельсы и введена в строй система освещения путей, а 11 сентября началась установка систем автоматического контроля и управления движением поездов.

«По проектным данным мост сможет работать в режиме, близком по интервалу движения к метрополитену: от 2,5 минут для пассажирских и от 4,1 минуты — для грузовых составов. Расчетная скорость — 120 и 80 км/ч соответственно», — говорится в сообщении на официальном информационном сайте строительства Крымского моста.

В сентябре стало известно, что владелец первого в России частного поезда «Гранд Экспресс» подал заявку на товарный знак «Таврия». «В связи с высокой степенью готовности транспортной инфраструктуры между материком и полуостровом компания рассматривает возможность расширения маршрутной сети», — заявил РБК представитель компании. Он также отметил, что на текущий момент компания рассматривает различные варианты увеличения подвижного состава — приобретение в собственность или привлечение парка на условиях аренды. Говорить о конкретных вариантах сейчас преждевременно, сообщил РБК представитель «Гранд Сервис Экспресс».

Официально оператор, который будет осуществлять перевозки пассажиров по Крымскому мосту, еще не назывался. В конце августа глава Минтранса России Евгений Дитрих сказал, что назвать его пока «довольно сложно».

<https://www.rbc.ru/economics/13/09/2019/5d7b57799a79471067b47e99>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.09.13; ШАРИКИ ЗА РОЛИКИ; ОДОБРЕН ПЕРЕВОД ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ

Сторонники перевода всех грузовых вагонов на кассетные подшипники вместо роликовых одержали победу: Комиссия по вагонному хозяйству и Комиссия по безопасности движения СНГ одобрили эту меру. С 2021 года собственникам вагонов при ремонте придется тратить на подшипники втрое больше, чем сегодня. По мнению участников отрасли, в результате перехода сформируется зависимость от зарубежных производителей, которая окажется непреодолимой.

Минтранс 12 сентября объявил, что большинство железнодорожных администраций Совета СНГ, объединяющего страны с «российской» шириной колеи (1520 мм), согласовало перевод всех грузовых вагонов РФ с 2021 года на кассетные подшипники вместо роликовых. Как писал «Ъ», российская сторона предложила ввести с 1 января 2021 года обязательное оснащение всех вагонов подшипниками кассетного типа при капремонте с заменой колес. Сейчас типовые вагоны на тележке 18–100 и ее аналогах, или 90% грузового парка, оборудуются роликовыми подшипниками. Более того, предполагается, что уже с 2020 года все новые вагоны также будут переведены на подшипники кассетного типа.

208 тысяч рублей

составляет стоимость комплекта кассетных подшипников на вагон

Как сообщил **Минтранс**, извещение, вносящее соответствующие изменения в руководящий документ по ремонту, было согласовано на заседании Комиссии по вагонному хозяйству 10–12 сентября в Саранске. Также вопрос был одобрен на заседании Комиссии по безопасности движения 10–12 сентября в Душанбе. В протоколе заседания (есть у «Ъ») действительно постановляется считать переход целесообразным.

Собственники вагонов, выступающие резко против этой идеи, рассказывали «Ъ», что стоимость комплекта кассетных подшипников на вагон более чем втрое превышает стоимость роликовых (см. «Ъ» от 10 сентября). Более того, типовые тележки не приспособлены к использованию кассетных подшипников. Также высказывались претензии к их локализации: кассетные подшипники в РФ производятся по зарубежным технологиям на трех предприятиях, два из которых — филиалы шведской (SKF) и американской (Timken) компаний, а одно — СП с американским производителем («ЕПК-Бренко»).

Минтранс, поддержавший эту идею, указывал на то, что жизненный цикл колесной пары, оборудованной роликовыми подшипниками, составляет шесть лет, а кассетными — 11–20 лет. «Также, учитывая, что срок службы подшипников кассетного типа составляет 16 лет, а роликового — три года, последние придется менять более пяти раз», — подсчитало министерство, отмечая, что в длительной перспективе роликовые подшипники дороже кассетных. Как сообщал **Минтранс**, производителям кассетных подшипников было рекомендовано обеспечить стопроцентную локализацию производства на территории РФ. Существующий уровень: Brenco, SKF — 85%, Timken — 40%.

Собеседники «Ъ» в отрасли ранее оценивали затраты на переход в 100 млрд руб. и более. Источник «Ъ» говорит, что они еще выше — 187 млрд руб.

Двое участников отрасли слышали о том, что государство обещало компенсировать часть затрат ремонтным предприятиям для того, чтобы собственники вагонов не несли дополнительное бремя. В Минтрансе это не комментируют.

«Тому, кто разработал эту концепцию, Дональд Трамп должен орден дать за содействие американской промышленности,— считает совладелец «Европейской подшипниковой корпорации» (ЕПК, производит и роликовые, и кассетные подшипники) Олег Савченко.— Таким образом грузоперевозки ставятся в прямую зависимость от США, пропадают стимулы к локализации подшипников». Он отмечает, что в стоимостном выражении локализация подшипников составляет около 20%. «Когда говорится о том, что из тринадцати деталей локализованы шесть,— объясняет господин Савченко,— речь идет о болтах, которыми крепится крышка, и резиновой прокладке. Болты можно купить на рынке, а прокладку можно вырезать. Самое сложное в изготовлении подшипников — сталь, токарно-механическая обработка и термообработка металла. Американцы и шведы никогда эту технологию не отдадут». По его словам, оборудование старых вагонов кассетными подшипниками не приведет к улучшению их характеристик: «Это все равно, что ставить на старые «Жигули» колеса от Mercedes».

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, переход на кассетные подшипники для перевозочного процесса позитивен. Проиграют вагоностроители на обычных тележках — в буксе кассетные подшипники работают не так эффективно — и собственники вагонов. В плюсе окажутся производители инновационных вагонов, поскольку стоимость типовых возрастет и преимущества в межремонтных пробегах начнут играть большую роль, говорит он. Ключевой риск — формирование дефицита и рост цен на кассетные подшипники, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4089891>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; КАЗАХСТАН ПРЕДОСТАВИТ РОССИИ ДАННЫЕ ОБ УЩЕРБЕ ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ ТРАНЗИТА СВОЕГО УГЛЯ НА УКРАИНУ ЧЕРЕЗ РФ

Минторговли Казахстана в переговорах с Минэкономразвития РФ доказывает ущерб от ограничения объемов транзита казахстанского угля, экспортируемого на Украину, сообщила агентству "Интерфакс-Казахстан" вице-министр торговли и интеграции Жанель Кушукова.

"Казахстанская сторона предоставляет коллегам из России доказательную базу о том, что ограничение транзита действительно несет ущерб нам. Мы доказываем, что те марки угля, которые мы поставляем сейчас на Украину, не производятся в отдельных частях Украины, но востребованы там", - сказала Кушукова.

Она отметила, что также имеют место внутрикорпоративные поставки. В частности "АрселорМиттал Темиртау" поставляет часть угля на "АрселорМиттал Кривой Рог". "Это последствия экономической ситуации на нашем казахстанском предприятии, когда у нас была авария в одном из сталелитейных цехов и, соответственно, потребность в угле снизилась. Соответственно, избыточный уголь отправляют в адрес своей компании, которая находится на Украине", - сказала она.

Кушукова также заявила, что из-за ограничений вывоза российского угля на Украину на внутреннем рынке РФ сложился определенный переизбыток, что заставляет российских покупателей отказываться от казахстанского угля в пользу местного. "Это приводит еще и к сокращению поставок (казахстанского угля - ИФ) в Россию. Таким образом, только казахстанские производители угля терпят ущерб от мер российской стороны, так как Украина нашла альтернативные способы поставки", - сказала она.

По словам вице-министра, вопрос транзита казахстанского угля по территории РФ на Украину обсуждался на уровне премьер-министров России и Казахстана на встрече в Казани 22 августа. "Наш премьер обозначил эту проблему, а председатель правительства РФ дал соответствующее поручение министерству экономического развития РФ. В настоящее время мы прорабатываем этот вопрос (ограничения объемов транзита угля через РФ - ИФ) в формате рабочей группы с министерством экономического развития РФ на уровне замминистров", - сказала она.

Ранее газета "Коммерсантъ" сообщила, что Казахстан и Киргизия обвинили Россию в том, что она фактически квотирует экспорт их угля на Украину. Эти страны поставляют свой уголь транзитом через Россию, которая с июня осуществляет его только по специальным разрешениям.

Правда, в министерстве экономического развития РФ считают проблему надуманной, утверждая, что Казахстан все равно не вывозит даже согласованные объемы. "Спор может закончиться началом формального расследования против России в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК - ИФ)", - отмечало издание.

ЕЭК попросила Казахстан и Киргизию предоставить информацию об издержках, с которыми они сталкиваются при транзите угля на Украину через Россию, говорится в протоколе консультаций членов содружества, с которым ознакомился "Коммерсантъ". Сами консультации состоялись в конце августа. С 1 июня экспорт угля и отдельных видов нефтепродуктов на Украину из России осуществляется только по разрешениям, выдаваемым Минэкономразвития РФ, при этом такие ограничения формально не касаются транзитных грузов, писала газета.

Как следует из протокола, представитель палаты предпринимателей Казахстана "Атамекен" в ходе консультаций заявил, что российское министерство не согласовывает объемы поставок казахстанского угля, следующего транзитом через РФ на Украину. Он усматривает в действиях РФ нарушение договора и Таможенного кодекса о Евразийском экономическом союзе. Представитель Минэкономразвития РФ ответил, что 3 июня Россия и Казахстан договорились о порядке взаимодействия по согласованию поставок транзитных товаров на Украину. Казахские железные дороги предоставляют в ОАО "Российские железные дороги" заявки, которые затем направляются в министерство. После согласования с "заинтересованными органами власти и утверждения правительством РФ" ведомство сообщает заявителям квоты на вывоз продукции из России на Украину.

При этом представитель Минэкономразвития признал, что с июля не все заявки Казахстана согласовываются полностью: в июле при заявке в 87 тыс. тонн согласовано 85 тыс. тонн, в августе - из 254 тыс. тонн только 87 тыс. тонн. Такие же объемы будут согласованы и на сентябрь, следует из протокола, хотя власти Казахстана хотят с сентября отгружать не менее 120 тыс. тонн. При этом в Минэкономразвития обращают внимание, что компании Казахстана в июле вывезли лишь 32 тыс. тонн, в августе планировали 80 тыс. тонн.

Газета уже писала, что прямые поставки российского угля на Украину в июне рухнули на 85%. В июле экспорт вырос в 3 раза, до 400 тыс. тонн, но в сравнении с июлем прошлого года отгрузки ниже на 50%. В Евразийской экономической комиссии отказались от комментариев изданию.

Ранее исполнительного директора Ассоциации горнодобывающих и горно-металлургических предприятий (АГМП) Казахстана Максим Кононов заявил агентству "Интерфакс-Казахстан", что угольная промышленность страны несет потери после ввода Россией ограничений на вывоз угля на Украину. По данным АГМП, с июля по сентябрь 2019 года казахскими угледобывающими компаниями были заявлены поставки на Украину через РФ в объеме 584,12 тыс. тонн, министерством экономического развития России было согласовано 233,5 тыс. тонн, отклонены заявки на 350,62 тыс. тонн. "Таким образом, потери в экспорте угля на Украину транзитом через Россию составили 60% от совокупного объема запланированного транзита", - сказал Кононов.

ПРАЙМ; 2019.09.12; Ж/Д СНГ СОГЛАСОВАЛИ ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПРИ РЕМОНТЕ ВАГОНОВ С 2021 Г

Большинство железнодорожных администраций стран СНГ на заседании комиссии вагонного хозяйства согласовали обязательное использование при ремонте грузовых вагонов кассетных подшипников с января 2021 года, говорится в сообщении Минтранса России.

«Большинством железнодорожных администраций государств-участников содружества согласовано извещение о внесении изменений в «Руководящий документ по ремонту и

техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) миллиметров», в части монтажа в обязательном порядке подшипников кассетного типа с 1 января 2021 года после выполнения капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес», - сообщили в пресс-службе **Минтранса** в четверг.

Извещение было согласовано на 68-м заседании комиссии вагонного хозяйства, прошедшем 10-12 сентября в Саранске.

Этот вопрос был рассмотрен и на 14-м заседании комиссии по безопасности движения 10-12 сентября в Душанбе. «Там было принято единогласное решение о целесообразности перехода на подшипники кассетного типа», - добавляется в сообщении.

Замминистра транспорта России **Владимир Токарев** ранее отмечал, что **Минтранс** РФ поддержал данное решение для его применения на территории нашей страны. По словам чиновника, это позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог России, надежность грузовых вагонов в эксплуатации, а также снизить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт.

Минтранс отмечал, что монтировать кассетные подшипники планируется в обязательном порядке, но с учетом жизненного цикла колесной пары плановая замена займет от 8 до 10 лет. В пресс-службе РЖД ранее сообщали РИА Новости, что переход на использование кассетных подшипников в грузовых вагонах позволит существенно повысить безопасность движения на железных дорогах России и снизить затраты собственников подвижного состава.

ПРАЙМ; 2019.09.12; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТЫ ИЗМЕНЕНИЙ В ЧАСТИ ГОСФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ РЖД

Минтранс России подготовил проекты изменений в ряд документов правительства в части финансирования инвестиционных проектов РЖД и их субсидирования, следует из документов министерства.

Минтранс России подготовил проект изменений в некоторые акты правительства РФ и опубликовал их на портале проектов нормативных правовых актов. «Во избежание негативных последствий от изменения кода вида расходов для реализации мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры необходимо внесение изменений», - говорится в пояснительной записке.

Минтранс поясняет, что проектом закона о госбюджете на 2020-2022 годы в отношении мероприятий по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта установлен определенный код расходов. Изменение порядка госфинансирования из-за изменения кода вида расходов вместо действующего в 2019 году полностью изменит условия получения РЖД средств госбюджета для их направления на реализацию проектов по развитию инфраструктуры.

Это, поясняет министерство, в свою очередь, окажет влияние на сроки и стоимость реализации включенных в них мероприятий, повлечет возникновение дополнительных расходов в виде выплаты процентов по привлеченным денежным средствам, а также изменит показатели экономической эффективности данных проектов и ухудшит финансовые показатели РЖД в целом.

В частности, их предлагается внести в постановления, предусматривающее нераспространение ограничений на госинвестиции и субсидии, предоставляемые организациям железнодорожного транспорта в части разработки проектной документации, покупки земельных участков, проведения госэкспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, технологического и ценового аудита.

Корректировки потребуются и в постановление правительства, чтобы не учитывать в федеральной адресной инвестпрограмме средства, предоставляемые из госбюджета в форме субсидий и бюджетных инвестиций РЖД в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы». «Корректировки (разработанные Минатрансом - ред.) позволяет реализовывать инфраструктурные проекты по поручению государства без риска изменения графика строительства», - сообщили РИА Новости в пресс-службе РЖД.

ТАСС; 2019.09.12; РОСИМУЩЕСТВО ПРИОБРЕЛО ВАГОНЫ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Росимущество приобрело 166 пассажирских вагонов и 10 локомотивов для Крымской железной дороги, говорится в общении **Министерства транспорта РФ**.

«12 сентября в Москве Российская Федерация в лице Росимущества приобрела 166 пассажирских вагонов дальнего следования и 10 локомотивов с целью надления ими ФГУП «Крымская железная дорога», - говорится в пресс-релизе ведомства.

Подвижной состав представляет собой вагоны постройки 2017-2018 годов всех типов - купейные, штабные - с купе для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, плацкартные, вагоны-рестораны. Все они оснащены системами кондиционирования воздуха и биотуалетами.

В ведомстве также отметили, что поскольку работы по строительству железнодорожной части Крымского моста находятся на завершающей стадии, приобретенный подвижной состав планируется передать ФГУП «Крымская железная дорога» для организации перевозок пассажиров в сообщении с Крымом.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста запущена в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже, осенью того же года. Открытие железнодорожного сообщения запланировано на конец 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6881402>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; "ДОЧКА" РЖД ОБЪЯСНИЛА, ЗАЧЕМ НУЖНЫ ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В МОСКВУ

Ночной поезд, который выезжает из Москвы и приезжает в Москву, нужен для развития межобластных перевозок, сообщили РИА Новости в пресс-службе Федеральной пассажирской компании (ФПК).

Так в "дочке" РЖД прокомментировали запуск двух ночных составов, которые свяжут Москву с Тулой и рядом близлежащих городов Московской, Калужской и Тульской областей. В Сети маршрут назвали "необычным", "странным" и "поездом-отелем".

В ФПК добавили также, что пассажиры получают возможность ездить в удобное для себя время.

Согласно расписанию на сайте РЖД, поезд № 603Ч с 1 ноября будет отправляться с Киевского вокзала в 20:33 и прибывать на Павелецкий вокзал в 9:41 следующего дня. Время в пути составит 13 часов 8 минут.

Поезд 603Х будет уезжать в 18:40 с Павелецкого и прибывать на Киевский в 7:55 следующего дня. Время в пути — 13 часов 15 минут.

Составы будут следовать с остановками Балабаново, Обнинское, Малоярославец, Калуга, Алексин, Тула, Узловая, Бобрик-Донской, Новомосковск-1, Венев, Ожерелье, Кашира и Домодедово.

Новый маршрут позволит жителям южных районов Подмосковья добраться до Тулы и Калуги, а жителям соседних регионов доехать в аэропорт Домодедово. В этих поездах будут вагоны четырех типов: плацкарт, сидячие, купе и СВ.

<https://ria.ru/20190913/1558651324.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.12; МЖД: ДВА НОЧНЫХ ПОЕЗДА МОСКВА - МОСКВА ПО МАРШРУТУ ЧЕРЕЗ ТУЛУ И КАЛУГУ ЗАПУСТЯТ С 1 НОЯБРЯ

Два новых ночных поезда, следующие из Москвы через Тулу, Калугу и прибывающие снова в столице, запустят с 1 ноября 2019 г. Об этом сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«В преддверие празднования 500-летия Тульского кремля АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») запускает два новых ночных поезда, которые свяжут Москву с Тулой, а также рядом близлежащих городов Московской, Калужской и Тульской областей. Поезда будут отправляться ежедневно с 1 ноября с Киевского и Павелецкого вокзалов и следовать с остановками: «Балабаново», «Обнинское», «Малоярославец», «Калуга»,

«Алексин», «Тула», «Узловая», «Бобрик-Донской», «Новомосковск-1», «Венев», «Ожерелье», «Кашира» и «Домодедово», - говорится в сообщении.

Отмечается, что поезд №603Х/604Ч Москва - Калуга - Тула - Москва будет отправляться с Киевского вокзала столицы в 18:40. Поезд №603Ч/604Х Москва - Тула - Калуга - Москва будет отправляться с Павелецкого вокзала столицы в 20:33.

«Поезда будут включать в себя вагоны четырех типов: плацкартные, сидячие, купейные и СВ. Новый маршрут позволит жителям южных районов Подмосковья добраться до Тулы и Калуги, а жителям соседних регионов доехать в аэропорт Домодедово. Приобрести билеты на поезда дальнего следования, а также получить подробную информацию о графике движения поездов можно на официальном сайте ОАО «РЖД», с помощью мобильного приложения «РЖД Пассажирам», а также в железнодорожных кассах», - добавили в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2927203>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; РЖД ГОТОВЫ ПЕРЕВОЗИТЬ К 2025 ГОДУ БОЛЕЕ 55 МЛН ТОНН ПРОДУКЦИИ НЛМК

ОАО "Российские железные дороги" готово увеличить к 2025 году перевозку продукции НЛМК (МОЕХ: NLMK) до 55,2 млн тонн, инвестирует в развитие инфраструктуры подъездных путей "Новолипецкого металлургического комбината" 4,3 млрд рублей, говорится в проекте протокола заседания инвестиционного комитета РЖД, копия которого есть в распоряжении "Интерфакса".

Согласно документу, в соответствии с разработанным ТЭО по проекту железнодорожной инфраструктуры, для провоза грузопотоков НЛМК предполагается расширение станций примыкания Чугун 2 и Казинка, а также оптимизация поездной и маневровой работы на станциях Грязи-Орловские и Стойленская. Общий объем инвестиций в проект оценивается в 4,3 млрд рублей.

"В соответствии со стратегическими планами, ПАО "НЛМК" по итогам реализации ряда новых инвестиционных проектов планирует увеличить объемы перевозок по сети ОАО "РЖД" к 2025 году до 55,2 млн тонн, в том числе отправление грузов - 18,9 млн тонн, прибытие грузов - 36,3 млн тонн", - говорится в протоколе.

Согласно оценкам РЖД, дисконтированный срок окупаемости проекта составляет 7,2 года, чистая приведенная стоимость (NPV) - 9 млрд рублей, внутренняя норма доходности - 34,1%.

Летом этого года НЛМК на заседании проектного офиса по содействию реализации инвестиционных проектов под руководством замминистра финансов РФ Андрея Иванова презентовала проект "Развитие инфраструктуры РЖД для перевозок дополнительного объема продукции НЛМК", согласно которому для перевозки дополнительных объемов стали и сырья необходимо развитие существующей инфраструктуры НЛМК и РЖД. В частности, комбинат планирует направить 11,5 млрд рублей на развитие транспортной инфраструктуры, в том числе 7,9 млрд рублей на реконструкцию и строительство станций перегонных у Стойленского ГОКа и закупку локомотивов и подвижного состава, и 3,6 млрд рублей на инфраструктурные проекты в Липецке.

Мероприятия, которые должны быть организованы со стороны РЖД для решения вопроса критически узких мест - удлинение 10 путей станции Чугун 2 (2,5 млрд рублей), строительство трех путей станции Казинка (1,8 млрд рублей) и укладка второго пути на участке Энем 1 - Кривенковская (7,6 млрд рублей).

В четверг РЖД сообщили, что НЛМК и монополия подписали соглашение о сотрудничестве, целью которого является "установление долгосрочного взаимовыгодного сотрудничества по организации и обеспечению железнодорожных перевозок согласованных объемов производимой комбинатом продукции". По соглашению НЛМК намерен предъявлять к перевозке грузы в соответствии с долгосрочными планами, согласованными с РЖД, и сохранить объемы отгрузки грузов не ниже уровня 2019 г. Ежегодно на предприятие по железной дороге завозится около 30 млн тонн сырья и других грузов и отправляется потребителям порядка 20 млн тонн готовой продукции.

Как рассказал собеседник агентства, близкий к одной из сторон, соглашение действует до 2020 года с возможностью его дальнейшей пролонгации.

Официальные представители РЖД и НЛМК отказались от дополнительных комментариев.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; В ЧУДОВО ДЛЯ ПАССАЖИРОВ "САПСАНА" ЗАПУСТЯТ АВТОБУС В НОВГОРОД

Власти Новгородской области до конца 2019 года планируют открыть новый автобусный маршрут для тех пассажиров "Сапсана" из Москвы, которые в Чудово не успевают пересест на "Ласточку" или другие пригородные поезда, чтобы добраться до Новгорода, рассказал в интервью РИА Новости губернатор региона Андрей Никитин.

"Приехав на "Сапсане" в Чудово, в каких-то случаях удастся сразу пересест на другие пригородные поезда и добраться до Новгорода через 50 минут, а в каких-то случаях нужно воспользоваться услугами автобусного сообщения или вызывать такси. Поэтому мы, скорее всего, до конца года откроем специальный автобусный маршрут от остановки "Сапсана" на те временные интервалы, когда нет "Ласточки". Тогда у людей появится возможность ездить с меньшими затратами и большей безопасностью", - сказал он.

Никитин пояснил, что сейчас "Ласточки", в основном синхронизированы под пассажиров из Новгорода, которые пересаживаются на "Сапсаны" в Москву.

"Получается, что из Новгорода в столицу уехать проще, чем добраться из Москвы в областной центр, хотя по пассажиропотоку "Ласточек" сейчас достаточно. Подстроить их все под "Сапсаны" не всегда возможно из-за особенностей железнодорожной инфраструктуры", - отметил он.

Губернатор добавил также, что скоростная платная трасса М-11 позволяет добраться от Москвы до Новгорода на автомобиле за 4,5 часа. Внутри региона также удобно пользоваться автомобильным транспортом для проезда к основным достопримечательностям, подъезды к которым приведены в порядок, отметил Никитин.

<https://ria.ru/20190913/1558642203.html>

ТАСС; 2019.09.13; ПАССАЖИРЫ МЖД ЧАЩЕ ВСЕГО ВЫБИРАЛИ ПОЕЗДА ЯРОСЛАВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ЛЕТОМ 2019 ГОДА

Почти 148 млн пассажиров воспользовались услугами Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) летом 2019 года. Жители и гости столицы отдали предпочтение Ярославскому направлению, которым за три месяца воспользовались более 30 млн человек, сообщила в пятницу пресс-служба АО "Центральная ППК".

"Почти 148 млн пассажиров воспользовались услугами ЦППК летом. Чаще всего пассажиры ездили на электропоездах в июне. За первый летний месяц перевезено около 50 млн человек. Как и в прошлом году, самый большой пассажиропоток за лето - на Ярославском направлении: более 30 млн человек за три месяца", - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что второе место по популярности заняло Казанское направление, им воспользовалось 25 млн человек, это на 3% больше, чем летом 2018 года. На третьем месте - Горьковское направление, которое выбрало 20 млн пассажиров. Также по сравнению с прошлым летом самая высокая динамика была у Павелецкого направления, где пассажиропоток увеличился на 8%.

<https://tass.ru/moskva/6882488>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ТВЕРСКОЙ ЗАВОД ТМХ В 2019-20ГГ БУДЕТ ПОСТАВЛЯТЬ ВАГОНЫ МВД ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПЕЦКОНТИНГЕНТА

ОАО "Тверской вагоностроительный завод" (МОЕХ: TVAG) (ТВЗ, входит в состав ЗАО "Трансмашхолдинг") будет поставлять спецвагоны для МВД России, следует из распоряжения правительства РФ, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

"В соответствии с п.2 ч.1 ст.93 ФЗ (. . .) определить ОАО "Тверской вагоностроительный завод" единственным исполнителем осуществляемых МВД России в 2019-2020 годы закупок специальных вагонов модели 61-4495 для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей", - говорится в документе.

Предельный срок, на который заключаются контракты с предприятием, - 31 декабря 2020 года.

В 2015 году ТВЗ получил сертификат, разрешающий серийное производство вагонов модели 61-4495.

Вагоны созданы на базе 44-й серии пассажирских вагонов. Одним из ее основных отличий от предыдущих версий вагонов такого типа стал удлиненный кузов из коррозионно-инертной стали. Это дало возможность внести изменения и во внутреннюю планировку вагона, учесть требования, предъявляемые к организации специальных перевозок, улучшить эргономику и микроклимат.

Срок службы вагонов составляет не менее 40 лет.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ВЛАСТИ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ ТМХ ПЕРЕНЕСТИ В ТВЕРЬ ПРОИЗВОДСТВА ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ, ГОТОВЫ НА ЛЬГОТЫ

ОАО "Тверской вагоностроительный завод" (МОЕХ: TVAG) (ТВЗ, входит в "Трансмашхолдинг", ТМХ) станет якорным предприятием холдинга, сообщает пресс-служба правительства Тверской области.

Речь об этом шла в ходе встречи губернатора Игоря Рудени с генеральным директором АО "Трансмашхолдинг" Кириллом Липой.

"Мы активно занимаемся развитием промышленности, создаем несколько технопарков. Хотим предложить вам рассмотреть вопрос о консолидации в Тверской области производств ТМХ, расположенных сейчас в других регионах. Готовы предложить налоговые льготы и участвовать в создании инженерной инфраструктуры", - сказал Руденя.

Со своей стороны Липа отметил, что в состав ТМХ входят несколько предприятий, которые специализируются на выпуске пассажирских вагонов для поездов, трамваев и метро. "Своим якорным предприятием в этой сфере мы хотим сделать Тверской вагоностроительный завод, будем наращивать пассажирскую компетенцию ТВЗ", - приводятся в сообщении слова Липы.

В Тверском регионе работает ключевой партнер "Трансмашхолдинга" - ООО "Транспортные компоненты", который производит комплектующие для предприятий. В частности, в 2018 году компания стала собственником Торжокского вагонзавода, который в 2016 году был признан банкротом. Инвестор обеспечил погашение задолженности по зарплате перед сотрудниками и планирует развивать на площадке производство комплектующих из металла.

На площадке бывшего завода "Тверьстеклопластик" компания создает промышленный инновационный кластер, что позволит обеспечить поступление в федеральный и региональный бюджет до 2024 года дополнительно порядка 8,8 млрд рублей налогов.

В ходе встречи Руденя и Липа обсудили планы по подписанию соглашения о сотрудничестве между правительством региона, администрацией Твери, Союзом машиностроителей России и АО "Трансмашхолдинг". Оно будет направлено на развитие машиностроительных предприятий и социальной инфраструктуры в регионе. Принято решение о создании рабочей группы, которая будет курировать это направление.

В 2019 году на инвестиционном форуме в Сочи заключен долгосрочный контракт между АО "ФПК" и ОАО "ТВЗ". С 2019 по 2025 годы будет построено и передано заказчику 3 тыс. 730 вагонов, сумма контракта - 237 млрд рублей без НДС.

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.09.12; В ИСТОРИЮ НА ПОЕЗДЕ; ПЕРВЫЕ ДВА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРА ПОВЕЗУТ ПАССАЖИРОВ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Запуск движения по Московским центральным диаметрам (МЦД) в конце нынешнего года станет началом завершающего этапа создания грандиозной рельсовой транспортной системы в московской агломерации. Вместе со стремительно растущим Московским метрополитеном и МЦК она станет одной из крупнейших в мире городской

железнодорожной сетью с тактовым движением поездов и единой системой оплаты проезда.

Совместные транспортные проекты правительства Москвы, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и правительства Московской области безусловно войдут в историю мирового градостроительства. С запуском регулярного сообщения по МЦД с пятиминутными интервалами движения в пиковые часы в московской агломерации создается одна из крупнейших в мире система внеуличного пассажирского общественного транспорта, которую все чаще называют «наземным метро».

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, строящаяся Большая кольцевая линия метро будет длиннее МЦК — около 70 км. «Создается проект МЦД, в результате которого наземное и подземное метро Москвы будет около 1 тыс. км,— сказал мэр Москвы Сергей Собянин. Московский метрополитен до 2023 года должен пополниться 47 новыми станциями и 115,8 км новых линий метро. Протяженность линий метро с учетом МЦК и пяти диаметров после их ввода даже превысит 1 тыс. км, а общее количество станций метро, МЦК и МЦД достигнет 502. По темпам строительства (в 2018 году было введено рекордное количество новых станций — 17) новая пассажирская железнодорожная система, объединяющая городские и пригородные перевозки, действительно сможет соперничать с крупнейшей в мире системой внеуличного транспорта Сеульского столичного региона, которая превышает 1007 км и насчитывает 631 станцию. Но европейских конкурентов Москва точно обойдет: совокупный размер сети парижского метрополитена и рельсовой пригородной системы RER — 815 км и 559 станций, берлинских U-Bahn и S-Bahn — 478 км и 339 станций, лондонского Underground — 402 км и 270 станций.

Мировой масштаб проекта и технологическая сложность его реализации вынуждают руководство страны брать под личный контроль выполнение амбициозной и престижной для государства задачи. Финансирование проекта совместно обеспечивают федеральный бюджет, государственная железнодорожная монополия ОАО РЖД и богатейшие региональные администрации Москвы и Московской области. Старт проекту МЦД два года назад дал лично президент России **Владимир Путин**, ход реализации проекта регулярно проверяют премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** и его заместитель **Максим Акимов** в сопровождении мэра Москвы Сергея Собянина, губернатора Подмосковья Андрея Воробьева и генерального директора ОАО РЖД Олега Белозерова.

Всеобщая стройка

Общий размер инвестиций в железнодорожные проекты в Московской агломерации подсчитать практически невозможно, поскольку они реализуются последовательно и финансируются из самых различных источников. По части масштабных строек не завершены проектные работы, и их стоимость еще не известна, но в уже запущенные стройки вложены сотни миллиардов рублей.

Организация сквозного диаметрального железнодорожного сообщения стала возможной благодаря собственной долгосрочной программе ОАО РЖД по реконструкции железных дорог Московского транспортного узла, которая реализуется уже более десяти лет — с 2008 года. Самые дорогостоящие и трудоемкие строительные проекты финансируются ОАО РЖД и правительством Москвы на паритетных началах, отдельные мероприятия реализуются с помощью федерального бюджета, правительства Московской области и компаний-перевозчиков.

Масштабные строительные работы развернуты в самом центре Москвы, действия строителей могут быть не заметны большинству москвичей лишь потому, что стройка ведется в полосе отвода железных дорог и на территории закрытых для большинства граждан промзон. Впрочем, посетители московского «Сити» не могли не обратить внимание на один из крупнейших инфраструктурных объектов для МЦД — новый арочный мост через Москву-реку с длиной пролетного строения 116 м и общей протяженностью 334,5 м. Завершить строительство моста запланировано к началу запуска движения по D1.

Жители Подмосковья гораздо больше информированы о железнодорожной стройке. На всем протяжении МЦД укладываются бесстыковые пути для «бархатного» хода поездов, а

количество главных путей на радиальных направлениях Московской железной дороги везде достигнет четырех, чтобы полностью отделить тактовое движение городских электричек от остальных пассажирских и грузовых перевозок, которые пойдут параллельным графиком. Работы ведутся без прекращения движения, для чего на реконструируемых станциях построены временные деревянные платформы для входа и выхода пассажиров.

Сейчас стройка идет в общей сложности на 66 существующих и новых остановочных пунктах в Москве и Московской области (28 станций на D1 и 38 станций на D2). В частности, до конца года на D1 будет достроена новая станция «Славянский бульвар», капитально реконструированы конечные остановочные пункты маршрута Одинцово и Лобня, а также шесть пригородных платформ: Баковка, Сетунь, Новодачная, Долгопрудная, Немчиновка и Рабочий поселок. На D2 появится пять новых станций (Курьяново, Щукинская, Волоколамская, Пойма и Остафьево), реконструкцию завершат на станциях Подольск, Нахабино и остановочном пункте Опалиха. В 2020–2021 годах планируется открытие девяти новых остановочных пунктов: на D1 построят ТПУ Дмитровская, Петровско-Разумовская, Илимская, на D2 — Волоколамская, Пойма, Марьино Роща, Печатники, Курьяново и Котляково.

В ОАО РЖД подчеркивают, что по итогам полной реализации проектов D1 и D2 к 2024 году предусмотрено обустройство всех остановочных пунктов в новом стандарте транспортного обслуживания. «Для пассажиров будут обустроены навесы на всю длину платформ, теплые кассовые зоны, закрытый контур пешеходных переходов, статическая и интерактивная навигация, тоннели и пассажирские павильоны будут оснащены лифтами и эскалаторами», — говорится в материалах госкомпании.

Вызов производителям

Решение российских властей реализовать инновационный транспортный проект на территории Московской агломерации стало настоящим ренессансом для отечественных производителей подвижного состава. В отличие от инфраструктурных расходов, распределенных на десятки лет, затраты на закупку электропоездов посчитать легче, что создает прочную коммерческую основу для планирования загрузки машиностроительных производств. На закупку первых 39 новых поездов (15 для D1 и 24 для D2) оператор перевозок по МЦД Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) направила в общей сложности более 20 млрд руб.

Крупный заказ позволил выигравшему конкурс ЦППК «Трансмашхолдингу» специально для МЦД разработать новую модель современного электропоезда ЭГ2Тв «Иволга 2.0», который полностью собран в России на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ). Для этого на ТВЗ, где раньше не выпускали пригородный подвижной состав, создали новый конвейер для серийного производства полностью отечественных электропоездов и построили новую испытательную станцию с высоковольтной линией контактной сети (см. интервью с генеральным директором ТВЗ Андреем Соловьев).

Новая «Иволга» отвечает всем современным требованиям к подвижному составу в условиях городских перевозок, а по некоторым параметрам даже превосходит аналоги крупнейших мировых производителей. «Иволга 2.0» имеет эффектный современный внешний вид, обладает улучшенными скоростными характеристиками с учетом частых и коротких остановок, широкими дверными проемами, расположенными ближе к середине вагона, что ускоряет время входа и выхода пассажиров на 15%.

Московские власти подчеркивают, что поезда будут обеспечивать высший на сегодня уровень комфорта для пассажиров. Отсутствие тамбура и сквозной проход между вагонами обеспечивают комфортный проезд даже в часы пик, все вагоны оснащены системами климат-контроля, обеззараживания воздуха и адаптивного освещения, USB-розетки теперь расположены в каждом пассажирском кресле (их более 490 в семивагонном составе). Конструкция поезда позволяет адаптировать салон под различные задачи перевозчиков: модульный принцип организации интерьера предусматривает опции по установке в вагонах креплений для велосипедов, дополнительных багажных полок или вендинговых автоматов (подробнее о поезде «Иволга 2.0» см. в материале «Городской электропоезд»).

Синхронный пуск

Запуск пассажирского движения по первым МЦД будет происходить постепенно. На самом первом этапе график движения на маршрутах D1 и D2 будет лишь максимально приближенным к тактовому, но пассажиры не должны заметить существенную разницу. Интервалы между электропоездами в часы пик не будут превышать 5–6 минут, но вместе с «Иволгами» на тех же маршрутах будут курсировать обычные электрички и пригородные экспрессы.

Полноценное регулярное сообщение в тактовом режиме будет введено на МЦД на втором этапе, когда будет завершено строительство дополнительных железнодорожных путей на всем протяжении новых маршрутов и закуплены новые партии поездов. Это позволит полностью вывести движение на отдельную двухпутную магистраль, где будет ходить только «наземное метро», полностью оснащенное новой цифровой системой управления движением, как на МЦК.

Кстати сказать, строительная фаза проекта МЦК еще далеко не завершена: сейчас ОАО РЖД заканчивает строительство соединительных путей и остановочных пунктов, связывающих кольцо с двумя оставшимися радиальными ветками пригородного сообщения — Ярославским направлением Московской железной дороги (в сентябре открывается новая платформа Северянин с пересадкой на станцию МЦК «Ростокино») и Октябрьской железной дорогой (на ней до конца года должна быть достроена пересадочная станция НАТИ). Эти работы должны быть закончены синхронно с запуском первых МЦД.

Москва становится ближе

Все эти гигантские даже по международным меркам инвестиции не только плата за преодоление индустриального наследия предыдущей эпохи градостроительства в Москве, но и весьма амбициозный проект по улучшению качества жизни людей. Впрочем, планируемые эффекты имеют все шансы быть достигнутыми: уверенность властей в успехе проекта МЦД подкрепляется уже полученными результатами от запуска тактового движения по МЦК, которые превзошли все первоначальные ожидания. В пяти районах города впервые появился внеуличный транспорт, который не зависит от погоды и пробок на автодорогах, а общая площадь зоны влияния МЦК оценивается в 10,8 тыс. га, или около 12% территории Москвы внутри МКАД.

После запуска движения по кольцу существенно снизилась нагрузка на метрополитен, прежде всего на Кольцевую (на 15%) и Сокольническую линии (более чем на 20%). Еще больше повезло московским вокзалам: каждый день на Ленинградский и Ярославский в часы пик приезжает на 20% меньше пассажиров, на Казанский — на 30%, на Курский — на 40%. После завершения последних строительных работ на МЦК трафик на всех видах общественного транспорта Москвы уменьшится еще больше.

Транспортные и агломерационные эффекты от запуска МЦД будут еще более значительными, поскольку объединение пригородных маршрутов в общую транспортную систему столицы многократно усилит уже достигнутые преимущества от МЦК и других железнодорожных проектов в регионе. А бурное развитие Московского метрополитена, включая строительство самой длинной Большой кольцевой линии и продолжение радиальных линий подземки, синхронизировано с развитием диаметральных наземных маршрутов, что только преумножит позитивный эффект.

На маршруте D1 Одинцово—Лобня после завершения двух этапов проекта пассажиропоток вырастет с нынешних 12,2 млн, до 42,9 млн человек (в 3,5 раза), на линии D2 Нахабино—Подольск — с 21 млн человек до 48,6 млн (в 2,3 раза).

Запуск D1 сократит время в пути до Москвы для жителей Московской области в среднем до 50%, поездки по городу станут короче для жителей почти 20 столичных районов. Метрополитен почувствует снижение трафика примерно на 12% на загруженных участках Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской и Филевской линий метро.

С открытием D2 среднее время в пути в Москву для жителей Нахабино, Красногорска, Подольска и других близлежащих населенных пунктов сократится примерно на 30%, сэкономят время на ежедневные поездки смогут москвичи из почти 30 районов столицы. Дополнительно снизится нагрузка на Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской, Замоскворецкой и Калужско-Рижской линиях.

Билетная интеграция

Один из самых важных вопросов при построении современной городской транспортной системы — взаимная интеграция механизмов оплаты проезда и разработка привлекательного тарифного меню для пассажиров. Удобство оплаты проезда рассматривается современными агломерационными инженерами в качестве ключевого фактора создания инновационного пассажирского сервиса по принципу «услуги бесшовной мобильности», получившему международное название MaaS (Mobility-as-a-service, см. материал об этой урбанистической концепции). В августе правительство Москвы обнародовало основные принципы новой тарифной системы на МЦД, благодаря которой, по подсчетам Сергея Собянина, москвичи и гости столицы смогут ежедневно экономить на поездках по Москве до 50%, а по области — до 75% затрат на проезд.

В создаваемой новой городской транспортной системе выделены три тарифные зоны. По Центральной зоне — при передвижении в городской черте по D1 между станциями Марк и Сетунь, по D2 — между Волоколамской и Остафьево — проезд будет стоить 38 руб., как и на других видах московского общественного транспорта. В зоне «Пригород» — от указанных выше станций до конечных остановок D1 и D2 — стоимость проезда увеличится до 45 руб. А в зоне «Дальняя», когда начальная или конечная точка пути будет находиться вне маршрутов МЦД, к этому тарифу будет прибавляться и стоимость железнодорожного билета в соответствии с действующими тарифами на пригородные электрички. При этом все пассажиры, у кого есть право на бесплатный проезд в метро и пригородных электричках, смогут бесплатно ездить и по МЦД. Провоз велосипедов и домашних животных по МЦД также будет бесплатным.

Главным средством оплаты проезда на МЦД будет транспортная карта «Тройка». Она обеспечит не только беспрепятственный проход через турникеты на всех видах рельсового транспорта, но и будет давать право бесплатной пересадки с МЦД на метро или МЦК в течение 90 минут. Бесплатных пересадок с МЦД на наземный общественный транспорт Москвы не предполагается, но стимулирующий тариф предусмотрен: стоимость проезда на городском автобусе, троллейбусе и трамвае в течение 90 минут после проезда по Центральной зоне МЦД будет стоить 21 руб., для пассажиров из «Пригорода» и «Дальней» зоны — 38 руб.

Подмосковная карта «Стрелка» с записанными на нее пригородными билетами на электричку тоже будет позволять оплатить проезд по МЦД, но права на бесплатную пересадку на столичное метро не даст — для этого требуется доработка и замена используемых в ней электронных чипов. По той же причине на МЦД не будут работать бумажные проездные Московского метрополитена типа «Единый»: устанавливаемый в них электронный носитель нуждается в доработке и замене.

За проезд по МЦД можно будет заплатить и старым способом, купив «бумажный» билет в кассе или билетном автомате ЦППК, но льготные пересадки на московский транспорт по нему тоже не предусмотрены.

Тем не менее не будет взиматься плата за пересадку между D1 и D2, МЦК и метрополитеном для детей и учащихся, если они используют социальную карту студентов и школьников. Стоимость льготного абонемента для студентов и школьников по зоне «Пригород» будет объявлена правительством Московской области позже. Действующие льготы для дошкольников в Москве и Подмосковье различаются: сейчас проезд на пригородных поездах бесплатный для детей до 5 лет, а в метро — для детей до 7 лет. В связи с этим правительствами принято решение унифицировать возраст детей для бесплатного проезда, а потому на МЦД, в метро и всех пригородных электричках бесплатно смогут ездить дети до 7 лет.

Турникеты на станциях МЦД будут оборудованы терминалами для бесконтактной оплаты проезда картами, поддерживающими технологии PayPass/PayWave и смартфонами с технологиями Samsung Pay, Apple Pay и Google Pay. Стоимость проезда по Центральной зоне МЦД при оплате бесконтактными и безналичными способами составит 42 руб., цены билетов в зонах «Пригород» и «Дальняя» при таком способе оплаты пока не согласованы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079579>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; ГОСУДАРСТВО НАПРАВЛЯЕТ ЭЛЕКТРИЧКИ В РЕГИОНЫ; НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ДОЛЖНЫ ПОЗВОЛИТЬ ПРИГОРОДНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ЗАКУПАТЬ НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Новые методики расчета выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний (ППК) и расчета ставок платы за услуги ОАО РЖД по аренде подвижного состава позволят обеспечить прозрачность расходов ППК перед субъектами и дать новый импульс для развития пригородного железнодорожного комплекса.

Действующая до 2018 года методика Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава не смогла повлиять на разногласия, возникающие между ППК и субъектами РФ. В документе не были определены сами ставки на аренду и эксплуатацию пригородных поездов, оставляя, таким образом, возможность для региональных тарифных регуляторов самостоятельно рассчитывать уровень затрат в соответствии с уровнем инфляции.

Методика расчетов экономически обоснованного уровня затрат ППК, принятая ФАС России в 2017 году, и методика расчета ставок платы за услуги по аренде подвижного состава, вступившая в силу в 2018 году, оказали существенное влияние на ситуацию с субсидированием пригородных перевозок. Помимо обеспечения необходимой прозрачности в расчетах перевозчиков в принятых документах зафиксирован и порядок учета их затрат на маршрутах, проходящих по территории нескольких субъектов, что раньше было предметом острых разногласий железнодорожников и губернаторов.

Однако несмотря на все принятые на федеральном уровне меры, три субъекта РФ не обеспечивают компенсацию выпадающих доходов перевозчиков «на систематической основе»: Курганская область, Еврейская автономная область и Республика Мордовия, сообщили ВГ в пресс-службе ОАО РЖД.

В качестве поддержки в рамках государственного регулирования тарифов для населения и ликвидации существующего дефицита региональных бюджетов государство предоставило всем пригородным перевозчикам значительные налоговые льготы и субсидии, причем закрепила эти обязательства, как и просили ППК и ОАО РЖД, на длительный срок. До 2030 года для железнодорожных перевозчиков в пригороде будет действовать нулевая ставка НДС на пригородные пассажирские перевозки, а плата за пользование инфраструктурой — не более 1% от реального тарифа (99% от этих сборов будут напрямую субсидироваться ОАО РЖД из федерального бюджета).

Тем не менее пока остается открытым вопрос в части предоставления льгот социально незащищенным категориям граждан. Сейчас субъектами РФ приняты разные решения по вопросу предоставления льготного проезда школьникам и студентам: от монетизации льготы до полной ее отмены. Особенно эта проблематика характерна для проезда льготников на межсубъектных маршрутах.

«Наша компания обслуживает девять субъектов РФ. Некоторые из них льготы учащимся предоставляют, другие — нет,— рассказывает генеральный директор ППК «Содружество» Азат Ахметшин.— К примеру, если студент или учащийся покупает билет по маршруту Казань—Канаш на территории Республики Татарстан, то ему предоставляется льгота на весь маршрут, но если покупка билета происходит на территории Чувашской Республики, льгота предоставляется только в границах Татарстана, так как Чувашия данную льготу не предоставляет». Он считает, что к вопросу предоставления льгот учащимся должен быть единый подход по решению профильного федерального органа.

Ранее президент России **Владимир Путин** дал поручение главам субъектов выработать единую политику по предоставлению школьникам и студентам, общающимся по очной форме, 50-процентной скидки на проезд в электричках вне зависимости от места проживания. Решение вопроса по предоставлению льгот учащимся может найтись в выработке единых подходов для всех субъектов РФ.

По примеру Москвы

На сегодняшний день потребность всех ППК в обновлении подвижного состава до 2030 года оценивается в 1,6 тыс. вагонов (без учета Центральной ППК). Эта цифра учитывается

Минтранс России, ОАО РЖД, ВЭБом и Государственной транспортной лизинговой компанией при актуализации федеральной программы обновления парка электропоездов. При этом, по оценке ОАО РЖД, 1,6 тыс. вагонов — это только отправная точка для долгосрочных планов закупок моторвагонного подвижного состава.

У Центральной ППК собственная инвестпрограмма закупок новых электропоездов, крупнейший заказ — приобретение 39 городских электропоездов «Иволга» шести- и семивагонной составности для перевозок по первым двум маршрутам Московских центральных диаметров. По словам руководства компании, для других маршрутов в 11 регионах вокруг Московской агломерации ежегодно компания приобретает по 20–25 электропоездов в год, в том числе с помощью лизинга (см. интервью с генеральным директором ЦППК Максимом Дьяконовым).

Очевидные успехи московских властей по запуску тактового движения по Московскому центральному кольцу заставили задуматься о запуске полноценной городской электрички и в Санкт-Петербурге. В 2024 году может быть открыт первый участок будущего железнодорожного кольца — об этом в конце июня заявил врио губернатора города Александр Беглов. Базирующаяся в Санкт-Петербурге Северо-Западная ППК, пассажиропоток которой, как и в Москве, позволяет работать с прибылью, имеет собственные планы по обновлению подвижного состава и развитию тактового движения. По словам исполняющего обязанности генерального директора СЗППК Сергея Максимова, главными критериями в выборе подвижного состава для города должны быть экологически чистые туалетные комплексы, прислонно-раздвижные двери, герметичные межвагонные переходы, системы поддержания микроклимата в салоне, удобные условия для посадки, высадки и перевозки маломобильных групп населения.

«Подвижной состав, который может быть задействован на маршрутах внутригородских пассажирских перевозок, должен быть оборудован вместительным салоном бестамбурной компоновки, увеличенными дверными проемами, расположенными в средней части каждой половины вагона,— отмечает Сергей Максимов.— Поезда должны иметь динамические характеристики для быстрого разгона и торможения между остановочными пунктами в условиях тактового движения». Выпускаемые сегодня промышленностью современные городские электропоезда «в разной степени» подходят под указанные требования, добавил он.

Согласно предварительному проекту организации тактового движения и увеличению размеров движения пригородных поездов в Петербурге и Ленинградской области, к 2030 году может быть запущено шесть новых маршрутов, проходящих через городской центр в Тосно, Павловск, Гатчину, Выборг и другие пригороды. Новые маршруты будут интегрированы с питерским метрополитеном и остальным пригородным сообщением. Организация первых двух приоритетных маршрутов, проходящих через аэропорт Пулково, предполагает создание девяти пересадочных узлов на пять линий метро.

Ставка на дизель

Большинству других региональных ППК, которые пока не могут себе позволить закупать новые поезда даже с помощью лизинга, остается надеяться на возможности ОАО РЖД. В течение года компания закупает пять составов (10 вагонов) рельсовых автобусов серии РА-3 производства АО «Метровагонмаш» на сумму 1,2 млрд руб., 17 электропоездов переменного тока ЭПЗД (72 вагона) производства ОАО «Демидовский машиностроительный завод» (оба завода входят в «Трансмашхолдинг») на сумму 2 млрд руб., а также 12 плацкартных вагонов производства АО «Тверской вагоностроительный завод» на сумму 0,6 млрд руб.

В ППК «Содружество» (перевозит пассажиров по железной дороге в девяти регионах Уральского и Приволжского федеральных округов) ВГ рассказали, что наиболее остро стоит сегодня вопрос с неэлектрифицированными участками пути. Сегодня там используются пассажирские вагоны с локомотивной тягой, которые постепенно выбывают из эксплуатации и нуждаются в замене на более эффективные рельсовые автобусы.

«В настоящее время «Трансмашхолдингом» начато серийное производство рельсовых автобусов серии РА-3. У них более современный дизайн, есть система климат-контроля и специальные площадки для перевозки маломобильных пассажиров. В конце 2019 — начале 2020 годов мы планируем арендовать четыре единицы данного подвижного

состава для эксплуатации на территории Удмуртии и востоке Республики Татарстан. Но поскольку пригородные перевозки являются субсидируемыми, сейчас ведутся переговоры с субъектами об условиях эксплуатации данного типа подвижного состава», — сообщил о планах ППК «Содружество» ее гендиректор Азат Ахметшин.

В августе первые три рельсовых автобуса РА-3 были доставлены на Сахалинскую железную дорогу. В парке АО «Пассажирская компания «Сахалин»» они заменят старые дизель-поезда Д-2 японского производства, выбывшие в связи с истечением срока службы и с учетом перешивки узкой колеи на острове на общероссийский стандарт 1520 мм. Современные двухсекционные РА-3 способны перевозить 362 пассажира, развивать скорость до 120 км/ч и имеют запас хода 800 км. Проект по обновлению железнодорожной техники на Сахалине реализуется при финансовой поддержке Фонда развития Дальнего Востока, входящего в ВЭБ.РФ. По словам заместителя председателя госкорпорации Артема Довлатова, этот проект не только решает региональные задачи по улучшению качества пассажирских перевозок, но и выводит на рынок новый продукт отечественного машиностроения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079465>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.09.12; «ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ИВОЛГА» ОПТИМАЛЬНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ПО МЦД»; ДЛЯ НОВЫХ ПРИГОРОДНО-ГОРОДСКИХ МАРШРУТОВ D1 И D2 УЖЕ ЗАКУПЛЕНО 39 СОВРЕМЕННЫХ ПОЕЗДОВ

Запуск движения по Московским центральным диаметрам (МЦД) существенно увеличит и без того значительный пассажиропоток Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), оперирующей в 11 регионах Центрального федерального округа. Существующие возможности позволяют компании финансировать и закупку новых электропоездов, и реконструкцию пассажирских платформ, рассказал ВГ генеральный директор перевозчика Максим Дьяконов.

BUSINESS GUIDE: На какой дополнительный пассажиропоток рассчитывает ЦППК после запуска первых МЦД?

МАКСИМ ДЬЯКОНОВ: Мы ожидаем, что после начала движения по первым двум диаметрам пассажиропоток ЦППК увеличится на 90 млн человек. Это около 15% нашего пассажиропотока за весь прошлый год. Мы, конечно, не ожидаем, что это произойдет уже в первый год после запуска, но для такой динамики в перспективе есть все основания.

BG: Как будет устроена система продажи билетов на МЦД?

М. Д.: Оплатить проезд на МЦД можно будет транспортной картой «Тройка». По поручению мэра Москвы Сергея Семеновича Собянина тарифы на МЦД должны стимулировать пассажиров пользоваться новым видом транспорта, а для этого нужна качественная интеграция в существующую транспортную систему Москвы и области.

BG: Сколько новых поездов «Иволга» закуплено ЦППК?

М. Д.: Всего для организации движения по первым двум Московским центральным диаметрам компания закупила 39 электропоездов городского типа «Иволга» шести- и семивагонной составности. Шестивагонные поезда уже нам поставлены Тверским вагоностроительным заводом «Трансмашхолдинга». Семивагонные сейчас строятся там же, ждем их к моменту запуска движения.

BG: Насколько поезд подходит для этого проекта?

М. Д.: Электропоезда «Иволга» оптимальны для перевозок по МЦД. Маршруты первых диаметров разработаны таким образом, что у пассажиров будет много возможностей пересесть на метро, МЦК или другой общественный транспорт. Вагоны спроектированы с учетом того, что люди будут часто входить и выходить на станциях. Для этого увеличена ширина дверных проемов и нет тамбуров — даже в часы пик можно свободно зайти внутрь и пройти по салону в обе стороны поезда.

Во всех поездах «Иволга» предусмотрены все необходимые современному пассажиру сервисы: Wi-Fi, USB-розетки, крепления для велосипедов, технологичная система климат-контроля. А в августе была представлена «Иволга 2.0», которая отличается еще более современным и динамичным обликом, деталями интерьера и оснащением.

ВГ: Какова в целом динамика пассажиропотока ЦППК и насколько она соответствует прогнозам компании?

М. Д.: В первой половине этого года наши поезда перевезли свыше 285 млн пассажиров — на 2% больше, чем за тот же период прошлого года. На ряде направлений позитивная динамика особенно заметна. Например, пассажиропоток Павелецкого направления в первом полугодии вырос на 7% относительно аналогичного результата прошлого года.

Это хорошая динамика, но дальнейший рост ограничен тем, что Московский железнодорожный узел уже довольно загружен. Существующие пути не позволяли уменьшить интервал между поездами. Если вводить дополнительные экспрессы, то тогда пришлось бы отказаться от некоторых обычных электричек, которые тоже нужны пассажирам. Но ситуация серьезно изменится с запуском МЦД. У жителей многих районов Москвы и Подмосковья появятся дополнительные возможности, чтобы пользоваться удобным, современным видом транспорта.

ВГ: Насколько запуск МЦД повлиял на объемы перевозок в пригороде?

М. Д.: Открытие новых станций метро рядом с остановочными пунктами, появление МЦД и его интеграция с железнодорожным транспортом влияют в большей степени на пассажиропоток конкретных станций. Например, среднесуточный пассажиропоток на станции Карачарово вырос на 30% после того, как новые платформы стали ближе к новой кольцевой линии.

Или другой пример. После того как была открыта остановка «Инновационный центр» и включена в маршруты нашего экспресса Москва—Одинцово, работающего тоже в тактовом режиме, среднесуточный пассажиропоток на наших будничных экспресс-рейсах вырос на 23%. Открытие этого остановочного пункта улучшило транспортное обслуживание нескольких десятков тысяч москвичей и жителей Подмосковья, проживающих и работающих в Сколково, соседних Трехгорке и Одинцово.

Любое подобное развитие транспортной системы повышает привлекательность общественного транспорта. Пассажиру важно, чтобы поездки были быстрыми и удобными. Когда есть возможность спланировать маршрут и добраться до нужной точки с экономией времени, то именно этому маршруту, как правило, пассажир и отдает предпочтение. Мы видим, что пассажиропоток на участках с тактовым движением, где поезда ходят без расписания по аналогии с метро, увеличивается постоянно.

ВГ: Как в целом идет процесс обновления подвижного состава ЦППК?

М. Д.: У нас есть долгосрочная программа обновления парка подвижного состава, которая реализуется ускоренными темпами. Новые поезда закупаются для различных направлений по мере выбывания подвижного состава. Обновление активно идет в том числе на Белорусском, Киевском, Курском и Курско-Рижском направлениях.

Для обслуживания основных направлений ЦППК в среднем приобретает 20–25 поездов в год. Они оснащены Wi-Fi, системами климат-контроля и обладают другими современными преимуществами. Помимо поездов «Иволга» мы закупаем для наших направлений электропоезда Демиховского машиностроительного завода ЭП2Д. На них сейчас приходится примерно половина собственного парка компании — 70 поездов.

Но нужно отметить, что наша инвестпрограмма охватывает все составляющие услуг для пассажиров. Кроме обновления парка мы ведем работы по модернизации и капитальному ремонту инфраструктуры остановочных пунктов, развиваем билетные сервисы, инвестируем в обучение сотрудников и для этого расширяем сотрудничество с ведущими учебными заведениями.

ВГ: Каковы основные приоритеты и источники финансирования этой инвестпрограммы?

М. Д.: Конкретные инструменты финансирования зависят от задачи, и мы используем весь спектр возможностей. Например, для обновления подвижного состава это лизинговые инструменты. А наши приоритеты полностью совпадают с приоритетами пассажиров: современные люди ценят надежность, комфорт и удобство. Поэтому мы закупаем новые поезда, модернизируем инфраструктуру, развиваем цифровые сервисы, разрабатываем новые продукты и непрерывно работаем над точностью исполнения графика движения.

ВГ: Какие работы проводятся на инфраструктуре?

М. Д.: ЦППК ведет работы по развитию инфраструктуры совместно с ОАО РЖД и в рамках собственной программы. В нее входят модернизация платформ, благоустройство

прилегающих территорий и другие мероприятия, которые мы проводим на постоянной основе.

Важный фронт работ связан с подготовкой станций к запуску движения на МЦД. Они должны соответствовать единым стандартам оснащения и оформления и станут комфортнее для всех пассажиров. Вместе с коллегами из департамента транспорта Москвы и ОАО РЖД мы подготовили единую систему навигации, которая будет использоваться на станциях МЦД. Сейчас идет активная фаза ее внедрения.

BG: Расскажите подробнее о развитии цифровых сервисов в электричках?

М. Д.: Мы системно работаем над качеством пассажирских перевозок с учетом всех современных трендов и пожеланий наших пассажиров. Например, пассажиру важно всегда быть на связи, поэтому мы оборудуем все собственные поезда точками доступа Wi-Fi. Кроме того, мы создаем единую экосистему вокруг нашего приложения, в котором можно узнать расписание, купить билет или бесплатно скачать электронную книгу во время поездки. Мы понимаем, что «мобильность как услуга» была и будет одним из главных векторов в развитии общественного транспорта и перевозок.

Возможность электронной оплаты проезда — одна из важных составляющих этого комплексного сервиса. Наша задача — обеспечить удобство и качество пассажиру на протяжении всей поездки, которая начинается именно с покупки билета. Поэтому ЦППК активно развивает все каналы, в которых пассажир может самостоятельно приобрести билет. Один из них — билетные автоматы на станциях, ведь мы понимаем, что некоторые пассажиры в обозримом будущем не откажутся от традиционного бумажного билета, и мы должны учитывать их предпочтения.

Но для большинства людей это уже что-то из прошлого. Например, билеты на экспрессы можно купить на нашем сайте. Мы также поддерживаем популярные системы платежей с мобильных устройств. Мы подключили все направления в собственном мобильном приложении: количество станций от и до которой билет можно купить с экрана смартфона, будет постепенно увеличиваться.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079467>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; «ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БУДЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ НОВЫХ ДЕЛОВЫХ ЦЕНТРОВ»; МЦД БУДЕТ ОТТЯГИВАТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ИЗ ЦЕНТРА В СРЕДИННУЮ ЧАСТЬ ГОРОДА

Хаотическое и «внезапное» появление крупных жилых массивов внутри больших агломераций приводит к невозможности эффективно планировать пассажирскую транспортную инфраструктуру. Реализация железнодорожного проекта Московских центральных диаметров (МЦД) не только существенно улучшит качество жизни сотен тысяч людей, но и может стать инструментом градостроительной политики, считает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ «Высшая школа экономики» Константин Трофименко.

BUSINESS GUIDE: Достаточны ли усилия властей Москвы и Подмосковья для решения транспортных проблем московской агломерации?

КОНСТАНТИН ТРОФИМЕНКО: С одной стороны, инвестиции в транспортную сферу здесь колоссальные, причем не только по российским меркам. Вопрос лишь в том, что до тех пор, пока не будет скоординирована транспортная политика и градостроительная политика в Москве и Московской области на уровне двух регионов, транспортное строительство никогда не будет поспевать за темпами строительства жилья. Поэтому основная причина транспортных проблем в Московской агломерации именно в том, что в Подмосковье «внезапно» за несколько лет появляются целые городки с десятками тысяч жителей. Разумеется, транспортная система, как правило, к этому не готова.

С этим можно «бороться» жесткими градостроительными регламентами, которые привязаны в том числе к пропускной способности транспортной инфраструктуры. Если это не будет сделано, то те колоссальные ресурсы, которые инвестируют Москва и область, пусть и решат массу существующих проблем, но их окажется недостаточно для устранения причины их возникновения.

ВГ: Почему?

К. Т.: Пока у нас сохраняется такая конъюнктура, при которой люди со всей страны и ближайшего зарубежья хотят переехать жить в Москву или поближе к ней. Если внимательно посмотреть на распределение плотности населения в Московской агломерации, то станет видно, что оно идет своеобразными протуберанцами вдоль железнодорожных магистралей. Есть отдельные исключения, но там, где есть железная дорога с активным пассажирским сообщением, вся эта линия будет облеплена жилыми центрами. Причем там действительно живут люди, а не стоит пустующая недвижимость.

Сейчас уже всем очевидно, что московская агломерация — это единая урбанизированная территория, на которой действуют единые процессы и закономерности. Такая территория требует если не единого административного управления, то хотя бы общего плана развития и в идеале общего бюджета для этого развития. Только таким образом государство получает возможность эффективно управлять агломерационными процессами. По крайней мере так развиваются крупнейшие мировые агломерации.

ВГ: Вы намекаете на необходимость объединения регионов?

К. Т.: Совершенно необязательно, есть другие механизмы. В России такую функцию призвана выполнять Дирекция Московского транспортного узла, созданная при Министерстве транспорта РФ, именно ее задача — координировать транспортные планы Москвы и Московской области. В первые годы существования у них не все получалось, но сегодня их авторитет очень вырос и продолжает расти. Не исключено, что именно этот инструмент работает.

ВГ: Что в этом смысле изменит запуск МЦД?

К. Т.: Сейчас пригородные электрички работают в режиме «подвоза» людей до станций метро. Если удастся сделать единую систему вместе с метрополитеном с тактовым движением, то это позволит разгрузить и метро (особенно разгрузятся станции с вокзалами и пересадочными узлами с пригородным сообщением), и наземный общественный транспорт, и автомобильные дороги в городе. Эффект от запуска МЦД парой лет раньше в этом смысле превзошел все самые оптимистичные ожидания.

Кроме того, МЦД позволят связать некоторые удаленные друг от друга территории прямыми и быстрыми маршрутами. Например, человек каждый день ездит по делам из Кунцево в Лианозово с тремя пересадками на метро. Благодаря МЦД он получит прямой маршрут на современном электропоезде, который даже еще удобнее, чем поезд метрополитена. Конечно, таких людей не очень много. Но можно найти несколько десятков подобных кейсов, где проявляется подобная экономия времени и сил для пассажира, и это уже не так мало. Это будут десятки, если не сотни тысяч человек, которым станет легче добираться до работы за счет появления нового удобного маршрута, а значит, у них улучшится качество жизни.

В долгосрочной перспективе МЦД можно рассматривать как инструмент изменения баланса землепользования в Москве. Почему, например, сейчас центр города перегружен деловыми функциями? Да потому, что, например, жителям Мытищ и Подольска, если они хотят что-то вместе сделать, проще всего встретиться в центре Москвы. Причем не важно, каким видом транспорта они пользуются. С запуском МЦД появляется еще одна зона «универсальной транспортной доступности» где-то в срединной части города, как раз в точках пересечения МЦД, МЦК, новой Большой кольцевой линии метрополитена. Таким образом, благодаря своему устройству транспортная система будет стимулировать развитие новых деловых центров, что постепенно повлияет на переток пассажиров в срединную часть города, освобождая центр.

Создание еще одного каркаса притяжения деловых пассажиров, до которого будет достаточно удобно добираться из любой части города, позволит оживить промзоны, которые традиционно сконцентрированы вокруг железнодорожных путей. Совершенно очевидно, что одного «Сити» для такой крупной агломерации, как Москва, совершенно недостаточно: городу нужно еще несколько таких «сити» поменьше. Это будет очень позитивно для экономики города и агломерации в целом, а в центре Москвы можно будет усиливать другие функции: туристические, рекреационные и прочие. Конечно, какая-то деловая функция у центра останется, но не такая избыточная, как сейчас, когда около 40% жителей всей агломерации стремятся приехать в центр города.

ВГ: Оправдан ли акцент властей на развитие именно железнодорожного сообщения? Может быть, следовало активнее развивать метрополитен или автодорожную сеть?

К. Т.: Безусловно, и это общемировой тренд. Железные дороги во всем мире строились не для перевозок пассажиров, а для промышленных целей. Например, для крупных европейских городов это общее место — нужно лишь переформатировать это промышленное наследие под новые задачи. Инвестиции в такую модернизацию несравнимы со строительством новой инфраструктуры, капитальная часть уже есть, заново построить придется только пассажирские павильоны и модернизировать станции, закупить новый подвижной состав.

В любом случае эти инвестиции значительно меньше, чем при подземном строительстве метрополитена или при многоуровневом автодорожном строительстве. И при этом не менее эффективнее в отношении градостроительного эффекта. Практика показывает, что строительство очередной трехуровневой развязки приводит лишь к тому, что затор перемещается на несколько километров дальше от нее.

Что касается строительства новых путей, то эта программа реализуется ОАО РЖД с 2008 года, задолго до появления проекта МЦД. Новые пути нужны не только для городских и пригородных перевозок, выведение электричек на отдельные двухпутные магистрали освобождает место для дальних и грузовых поездов, что существенно повышает пропускную способность всей железнодорожной системы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079573>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; «В ТВЕРИ СОЗДАНО СОВРЕМЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ МИРОВОГО УРОВНЯ»; ТВЕРСКОЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПЕРЕХОДИТ НА ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Значительные инвестиции в модернизацию мощностей позволили Тверскому вагоностроительному заводу (ТВЗ, входит в «Трансмашхолдинг») выпускать современный подвижной состав мирового класса, рассказал генеральный директор предприятия Андрей Соловей.

BUSINESS GUIDE: Насколько велики были инвестиции в запуск серийного производства электропоездов и новые технологии для «Иволги»?

АНДРЕЙ СОЛОВЕЙ: Для производства электропоездов мы построили новую линию по выпуску кузовов и сборке вагонов. В одном из цехов выделили место, где собираем построенные вагоны в составы. Закупили специальное оборудование для испытательной станции, поскольку программа испытаний электропоезда имеет принципиальные отличия от испытаний вагонов. Помимо этого нам пришлось построить электрифицированный путь на 3 тыс. вольт, где «Иволги» проходят тестирование перед отправкой заказчику (при строительстве вагонов дальнего следования такая инфраструктура нам не требовалась). Мы наняли и обучили сотрудников, которые сегодня задействованы на сборке вагонов «Иволги».

Но эти инвестиции, конечно, несравнимы с тем, что ранее было вложено в глубокую модернизацию завода: с 2002 года в комплексное обновление производства инвестировано более 18 млрд руб. Это позволило создать в Твери современное производство подвижного состава, и в частности электропоездов мирового уровня. Сегодня у нас везде установлено современное оборудование, введены новые технологии — как в производстве, так и в организации управления процессами, обеспечена роботизация сварочного процесса и так далее.

По факту, технологии сборки «Иволги» в общем-то не сильно отличаются от тех, которые уже активно применяются на заводе. Например, боковины для электропоезда изготавливаются на том же оборудовании, что и боковины двухэтажных вагонов. Тем не менее нам пришлось это производство тоже модернизировать и закупить дополнительное оборудование, потому что действующая площадка на 100% была загружена «двухэтажкой». В свое время мы ровно так же поступили с кузовами метро и трамваев.

Еще одно направление инвестиций — программа «Цифровой завод», которая реализуется с 2018 года на ТВЗ, и хотя прямого отношения к созданию «Иволги» не

имеет, безусловно, отразится и на этом проекте, и на всем производстве. В рамках «Цифрового завода» создается своеобразный электронный «двойник», интеллектуальная система мониторинга активов и анализа технологических процедур, единая IT-структура и внутрицеховая система диспетчеризации и планирования производства. Сейчас в работе свыше 40 подпроектов, они в буквальном смысле охватывают всю жизнь завода. Через несколько месяцев после того, как система начала внедряться, мы уже видим, где у нас имеются неиспользованные резервы и ресурсы или, наоборот, чрезмерная нагрузка.

ВГ: Над чем сегодня работают инженеры ТВЗ?

А. С.: Совместно с «ТМХ-Инжиниринг» мы постоянно работаем над совершенствованием пассажирских вагонов для дальнего сообщения. В рамках семилетнего контракта с Федеральной пассажирской компанией (ФПК) имеющийся парк подвижного состава будет поэтапно меняться. Вагоны нового модельного ряда в рамках этой программы мы начинаем поставлять ФПК уже с сентября этого года.

ВГ: Что в них будет нового?

А. С.: В каждом новом вагоне, в том числе плацкартном, оборудован душ, есть зоны самообслуживания и вендинговые аппараты. В купейных установлены персональные сейфы, есть возможность регулирования температуры в каждом отдельно взятом купе. На следующем этапе будут совершенствоваться двухэтажные вагоны. Например, на втором этаже за счет изменения кузова мы увеличим пространство на верхней полке. А с 2023 года все выпускаемые вагоны будут еще более комфортными для пассажиров и более эффективными в эксплуатации для перевозчиков.

ВГ: Насколько производство ТВЗ загружено заказами и в каких сегментах формируется основная выручка завода?

А. С.: Стабильность и ритмичность работы завода во многом зависит от крупных долгосрочных заказов и господдержки. В феврале впервые в истории российского пассажирского вагоностроения мы заключили семилетний контракт с ФПК на поставку 3730 вагонов. Это стало возможным после того, как государство приняло решение о снижении ставки НДС на дальние железнодорожные пассажирские перевозки до нуля с обязательным условием приобретения новых вагонов для обновления парка. Этот контракт обеспечивает загрузку 40% мощностей завода на годы вперед. Кроме того, у нас есть госконтракты, в рамках которых мы строим вагоны по заказам министерств и ведомств. По объемам они незначительные, но, кроме нас, многие модели сделать просто никто не может.

Учитывая, что сейчас помимо вагонов локомотивной тяги мы выпускаем электропоезда «Иволга», собираем кузова вагонов трамваев и поездов метрополитена, производство загружено достаточно плотно: работаем в две-три смены. Многие участки и цеха нашего завода перешли на непрерывный график работы, предприятие не останавливается и в субботу-воскресенье, потому что по-другому распределить загрузку мощностей невозможно. Могу ответственно заявить, что до 2025 года завод будет загружен работой и никаких проблем в этом плане испытывать не придется.

ВГ: А после 2025 года? Ведь спрос может снизиться, когда перевозчики уже обновят парк.

А. С.: Благодаря поддержке Минпромторга России и взвешенной маркетинговой политике «Трансмашхолдинга», а также проведенной диверсификации и модернизации, наше производство выстроено сегодня так, что колебания продаж год от года составляют всего 10–15%, остальные площади загружены постоянно. Если и пойдет снижение спроса, то оно уже не будет таким резким, как это бывало в 2009 или 2015 годах. Так что мы спокойно смотрим в будущее и уверены, что наши специалисты даже после 2025 года останутся при работе и заработной плате.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079473>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ; 2019.09.12; «У ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЧЕНЬ РАЗНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ»; «ИВОЛГА 2.0» СПРОЕКТИРОВАНА «ТРАНСМАШХОЛДИНГОМ» ПО МОДУЛЬНОМУ ПРИНЦИПУ

Новая «Иволга», спроектированная специально для городских перевозок, может быть легко переоснащена для эффективного использования на междугородных и пригородных маршрутах, рассказал заместитель директора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов.

BUSINESS GUIDE: Каковы главные отличия новой версии «Иволги» от предыдущей модификации?

АЛЕКСАНДР ЛОШМАНОВ: Во-первых, в «Иволге 2.0» увеличена составность поезда с шести до семи вагонов, изменен экстерьер, в частности маска. Как вы могли заметить, внешний вид у «Иволги» теперь другой. Применены многие технические решения, которые необходимы для ее эксплуатации в городских условиях и конкретно на МЦД. Во-вторых, что наиболее важно для пассажира, существенно изменились интерьер и начинка салона. Теперь у каждого сидящего пассажира есть персональная USB-розетка, появились столики в подоконной зоне, увеличилось количество поручней для стоящих пассажиров, в вагонах установлены урны для мелкого мусора. Освещение мы сделали адаптивным, и теперь оно может быть теплым или холодным в зависимости от времени суток. Помимо этого в каждом составе можно установить вендинговый аппарат либо по желанию заказчика расположить на этих местах багажные полки.

BG: Первые модификации «Иволги» уже эксплуатируются на некоторых маршрутах в Москве и Подмосковье. Какова у вас обратная связь от перевозчиков и их пассажиров?

А. Л.: По отзывам пассажиров, «Иволга» показала себя как очень комфортабельный поезд, по отзывам эксплуатантов — как эффективная и удобная в обслуживании машина. Естественно, как в любом новом продукте, возникают некоторые вопросы по наладке, но мы их очень быстро решаем. Для нас самое важное, что серьезных недостатков в процессе эксплуатации выявлено не было. Мы в ежедневном режиме взаимодействуем с нашими заказчиками, работниками сервисных служб и депо, у нас создана специальная рабочая группа, которая занимается улучшением поездов и решением разнообразных оперативных вопросов.

BG: Может ли «Иволга 2.0» использоваться на всех пригородных маршрутах в России? Годится ли она для междугородных маршрутов?

А. Л.: Новая модификация «Иволги» — это городской электропоезд. Он создавался и проектировался с учетом главной потребности мегаполиса — перевозка огромного пассажиропотока. Поэтому «Иволга» отличается от всех работающих в нашей стране электричек большей шириной дверей (1400 мм), что принципиально важно именно в пиковые часы. В поезде меньше сидячих мест, поскольку главный акцент сделан на вместимости поезда. Все это актуально для сравнительно коротких расстояний, тогда как для поездок в дальний пригород, как правило, требуется больше сидячих мест.

Ориентируясь на различные потребности перевозчиков, мы сделали «Иволгу» модульной: ее всегда можно доработать под любые задачи эксплуатанта. Можно поставить больше сидений, предусмотреть больше места для багажа, установить дополнительные крепления для велосипедов или лыж, например. Но у пригородных перевозчиков очень разные потребности. Вот, например, Свердловская ППК заказала на Тверском вагоностроительном заводе восемь сидячих пассажирских вагонов, отличающихся от серийных. Они прописали в техническом задании все, что хотели видеть в вагоне, и вместе мы создали, по сути, новый продукт. Он используется на туристическом маршруте, именуемом «Императорским». Вагоны нравятся и пассажирам, и эксплуатирующей компании — в этом году она намерена сделать еще один заказ.

BG: Городская модификация «Иволги» имеет рыночные перспективы?

А. Л.: «Иволга» пока вышла только на самый крупный рынок в России — в Москву, это наш первый шаг. Повторю, за счет модульности созданной платформы мы способны предложить самые различные модификации современных электропоездов, в том числе

можем создавать уникальные поезда, которые, кстати, могут быть востребованы не только в границах нашего государства, но и за рубежом.

ВГ: Сколько в процентном соотношении в «Иволге» сегодня российских и зарубежных запчастей?

А. Л.: Первый прототип «Иволги» создавался с известной долей импортного оборудования, но параллельно мы готовили поставщиков к тому, что им предстоит выпускать необходимые комплектующие в нашей стране. Многие из них локализовали свое производство в России, и сегодня «Иволга» — поезд почти полностью отечественного производства. Пока импортными остаются тяговый привод и тяговый преобразователь, но уже созданы отечественные аналоги, и в следующих поездах будут установлены именно они.

ВГ: А электроника?

А. Л.: Да, с электроникой у наших поставщиков есть вопросы: отдельные компоненты в России не выпускаются. Однако и тут есть пошаговый план перехода практически к стопроцентному российскому продукту.

<https://www.kommersant.ru/doc/4080877>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ РОЖЕНКО; 2019.09.12; РЕНЕССАНСНЫЙ ПАССАЖИР; ИННОВАЦИОННЫЕ КОНЦЕПЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПРЕДПОЛАГАЮТ ПОЯВЛЕНИЕ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ-ИНТЕГРАТОРОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Мировой тренд — интеграция всех видов услуг пассажирского транспорта: общественного, каршеринга, такси, аренды велосипедов и так далее — в одном мобильном приложении. Причем основой такой интеграции является эффективная система общественного транспорта и «активные» способы передвижения. Данная концепция называется «Мобильность как услуга», и пусть мир еще в самом начале ее реализации, развитие идет очень быстро, открывая новые возможности и перспективы.

В 2017 году в Хельсинки стартовал интернет-проект Whim — сервис подписки на общественный транспорт, такси и велосипеды. Этот проект стал первым масштабным воплощением концепции интеграции разных видов транспорта, которую называют MaaS (Mobility-as-a-Service), или в русском переводе МКУ («Мобильность как услуга»).

Работает это приложение так. В Whim интегрированы все виды транспорта, и у пользователя есть возможность проложить маршрут из точки «А» в точку «Б» оптимальным способом. Он может выбрать один из трех способов оплаты проезда: платить отдельно за каждую поездку, купить проездной на общественные виды транспорта плюс возможность краткосрочной аренды велосипедов и, наконец, купить за €499 месячный проездной на все возможные виды транспорта, включая такси в пределах центра города и прокат велосипедов.

Несмотря на определенные сложности в реализации (например, до сих пор этот проект саботируют таксисты: их не устраивает, как организованы их заработки внутри Whim), в целом этот эксперимент мировым сообществом признан успешным. Whim очень популярен среди пользователей, есть данные о существенном (до 15%) увеличении числа пользователей общественного транспорта и, самое главное для современного мира, зафиксирована польза этих изменений для экологии.

Но это, конечно, не единственный проект развития МКУ. За прошедшие с того времени три года все города, заинтересованные в развитии транспортного сервиса, так или иначе заявили о своих идеях о том, как можно практически реализовать МКУ. Приложение Zipster в Сингапуре, WienMobil в Вене, KVV.mobil в Карлсруэ, Ustra в Ганновере, Switchh в Гамбурге, VBB в Берлине. Все они отличаются архитектурой приложения, разными участниками и условиями их участия, и в некотором смысле приложения отличаются функционалом (но для конечного пользователя, впрочем, разница не столь существенная). То есть фактически каждый город принимает свое решение, в каком направлении поддерживать развитие приложений, и единого решения здесь быть не может.

Тренд на экологию

Термин МaaS совсем молодой: в активном пользовании он появился всего лет пять назад. Но об изменении парадигмы транспортного планирования, о повороте этой парадигмы в сторону удобства человека в отрасли размышляют с начала века. Можно сказать, что XX век был временем становления технологий, а XXI век — временем, когда все эти технологии должны объединиться в стройную концепцию служения человеку.

Другими словами, транспортные подсистемы планируются уже не ради собственного развития, а в интересах людей — чтобы конкретному пользователю было комфортно добраться до места назначения.

Так, в Германии, известной сильной школой транспортного планирования, вот уже 20 лет регулярно проводятся мероприятия по переносу автобусных остановок на 200 м либо изменения длины платформы железнодорожной станции на 100 м — просто потому, что так будет немного удобнее для пассажиров.

МКУ является некоторым продолжением идей об интеграции различных видов транспорта. Но что же изменилось с начала XXI века? Можно выделить основные причины развития МКУ.

Одна из главных — пристальное внимание общества к экологическим вопросам и вопросам здоровья. В транспорте это означает развитие электротранспорта и повышение роли общественного транспорта в городской транспортной системе. В Китае работает уже больше 1 тыс. электробусов, доля электромобилей в Голландии свыше 7%, во всем мире особенно актуально развитие индивидуального электротранспорта, в первую очередь электросамокатов. И, конечно же, продолжается стимулирование использования велосипеда для ежедневных перемещений.

Вторая причина — бурное развитие IT-технологий. Это наглядно сказывается на системах оплаты. Пластиковые карточки неожиданно — буквально за несколько месяцев — «умерли», и везде оказалось возможным платить телефоном. Магазины, спортклубы, фитнес-центры резко меняют физическую карту на приложение на телефоне. То же самое происходит в транспортной отрасли: с помощью приложений DB и BVG (компания, отвечающие за организацию городского пассажирского транспорта общего пользования в Берлине) можно купить билет на проезд в городском общественном транспорте — и не нужен будет никакой лишней носитель информации, такой как пластиковая карта или бумажный билет. Аналогично можно сделать и в Московском регионе: с помощью приложения Центральной пригородной пассажирской компании можно купить разовые билеты. Это позволяет экономить время пассажира на покупку билета и поиск кассы либо автомата по продаже билетов.

Следующими причинами являются распространение концепции совместного пользования и технологий беспилотного передвижения. То, что лет десять назад казалось далекой фантастикой, уже вопрос нескольких следующих лет: сейчас количество каршеринговых автомобилей в столице превышает 20 тыс., а на улицах Москвы начались тест-драйвы беспилотных автомобилей.

Таким образом, МaaS — это уже отчетливый тренд в развитии мирового транспорта. Но этот тренд, конечно, может быть реализован только при условии достаточного развития всех компонентов системы, равно как и высокой степени качества услуг на всех отдельных составляющих общественного транспорта: комфортный подвижной состав, развитая маршрутная сеть, тактовое расписание движения и его соблюдение, достаточная скорость и многое другое. Потому что ядром городской транспортной системы является именно общественный транспорт, и именно поэтому туда и стоит направлять основные усилия городским властям, если они хотят быть современным мегаполисом.

Резервы «геймификации»

Транспортное приложение будущего должно выполнять целый ряд функций. В целом поездка состоит из трех шагов: планирование поездки, покупка билета, выполнение поездки. В перспективе все, что можно автоматизировать, будет автоматизировано. Другими словами, если человек в среду обычно ездит в спортзал на каршеринге, а по пятницам любит прогуляться пешком, то приложение автоматически должно формировать соответствующий маршрут с учетом пробок, погоды. Если у человека есть билет на самолет, а рейс задержан на два часа, то приложение должно само отслеживать изменения в расписании, сообщить об этом пассажиру, пересчитать оптимальный вариант

пути к аэропорту. Оплата же проезда, как один из вариантов развития событий, должна совершаться в том числе постфактум с учетом пользования различными видами транспортных средств. Ну и, конечно же, сама поездка, скорее всего, тоже будет требовать минимальных усилий со стороны человека, а для ее завершения не будет требоваться куда-то прикладывать телефон или отправлять СМС.

Следующее направление развития приложения МКУ — взаимодействие с городом и бизнесом. И это может быть прекрасной коммерческой историей: приложение будет само показывать разные интересные акции в учреждениях по дороге домой, либо с помощью набранных бонусов можно будет получить дополнительную скидку в новом кафе или музее.

Развитие приложений полезно не только пользователям, но и самим транспортникам. С помощью этих приложений можно и нужно управлять транспортной системой: более равномерно распределять нагрузку, видеть слабые места и оперативно вносить коррективы. Логика развития IT-отрасли подсказывает, что для того, чтобы управлять транспортной системой, скорее всего, будут созданы какие-то современные игровые, развлекательные способы привлечения пользователей в те или иные виды транспорта. Например, рейтинги. Те люди, которые чаще пользуются общественным транспортом, велосипедами и самокатами, могут получать дополнительные баллы в определенных системах, соревноваться с другими пользователями или сами с собой. Цель такой «геймификации» — более равномерное распределение загрузки транспортной системы, стимулирование людей пользоваться общественным транспортом и активными видами транспорта (то есть более здоровыми): велосипедом, самокатом, больше ходить пешком.

Управление транспортной системой сейчас — это не только понимание физических (инженерных) свойств системы. Это и знание экономики, основ моделирования, понимание логики и тенденций развития IT-технологий, знание основ психологии и поведенческой экономики. То есть это стало действительно междисциплинарной прикладной наукой, выйдя за границы привычного нам представления о транспорте. В Европе в последнее время для изучения проблем на транспорте создаются междисциплинарные группы, в которых присутствуют транспортники, экологи, психологи, экономисты и урбанисты, чтобы наиболее полно проанализировать влияние транспортной системы на деятельность города и увидеть возможности влияния на поведение пассажиров. Ведь целью всего является создание устойчивой транспортной системы и опосредованно — сделать человека более здоровым.

Конечно, все это оказывает существенное влияние на систему подготовки специалистов транспортной отрасли: в программу зарубежных учебных заведений добавляют курсы по психологии, методам анализа больших данных, не говоря уже о большом блоке экономических предметов, включая поведенческую экономику. Отрадно, что и в России задумываются о междисциплинарном образовании: многие вузы уже заявляют о необходимости открытия магистерских программ для выпуска специалистов по транспортному планированию. Такой специалист должен знать очень много: основы инженерии, уметь строить модели, понимать экономику, основы политики, психологии, урбанистики. То есть быть как человек эпохи Возрождения, «ренессансным человеком».

Мария Роженко, директор филиала Центра профессионального образования ВВW, доцент факультета городского и регионального развития Высшей школы урбанистики им. А. А. Высоковского, кандидат физико-математических наук

<https://www.kommersant.ru/doc/4079468>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; «УРБАНИЗАЦИЯ БУДЕТ ОСНОВНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»; ГОСЗАКАЗ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОДСТЕГИВАЕТ РАЗВИТИЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Производители пригородного подвижного состава следуют за спросом, а потому для сохранения и развития пригородного сообщения в России государство должно сформировать крупный заказ на обновление парка электричек. В этом случае эффективно

заработают вспомогательные механизмы: лизинг, контракты жизненного цикла и различные цифровые решения, считает генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян.

BUSINESS GUIDE: Какие требования сегодня предъявляет пассажир к пригородному транспорту?

ЮРИЙ СААКЯН: Весной этого года мы провели на федеральном уровне опрос пользователей пригородного транспорта: собрали мнения более 2 тыс. пассажиров из всех федеральных округов страны. Его результаты будут опубликованы в ближайшее время, однако уже готов назвать некоторые из наиболее интересных. Так, ключевые критерии, которыми руководствуется население при выборе вида транспорта для пригородной поездки, — это время в пути, комфорт транспортного средства и удобство расписания. Критерий стоимости проезда занимает только четвертое место, если мы говорим в целом по России. Но даже в разрезе федеральных округов и регионов он не является основным.

BG: Насколько пригородный железнодорожный комплекс соответствует этим требованиям?

Ю. С.: Практика во всем мире показывает, что очень сложно развивать агломерации без рельсового транспорта и железнодорожного сообщения между городом и областью: автодороги задыхаются в пробках.

Стабильную и своевременную перевозку большого количества пассажиров может гарантировать только железнодорожный транспорт. Именно рост городов, урбанизация будут основным драйвером развития производства подвижного состава.

Наш опрос показал, что качество проезда в электропоездах оценивается пассажирами в целом по России выше, чем в автобусах и маршрутках, однако, конечно, это не повод успокаиваться. Запрос на комфортабельный пригородный транспорт очень высок. При этом современный пассажир воспринимает транспорт не только как средство проезда из точки «А» в точку «Б»: он хочет иметь возможность во время поездки работать и решать бытовые вопросы, для чего нужны соответствующие условия: плавность хода, свобода размещения в транспортном средстве, наличие Wi-Fi, климатика и так далее.

Очень наглядны те изменения, которые происходят в транспортном комплексе Москвы. Например, успех проекта МЦК — это не только фактор проезда по единому билету с метро и городским транспортом, эффективно организованные транспортно-пересадочные узлы, но и комфортный подвижной состав, что у пассажиров всегда на первом месте. На том же Ленинградском направлении люди готовы переплачивать, но ехать более комфортными электропоездами. Есть пример и из городского общественного транспорта: сам был недавно свидетелем, как пассажиры пропускают старые трамваи, дожидаясь новых низкопольных.

BG: Москва действительно стоит особняком, но что делать в не столь «сытых» регионах?

Ю. С.: Во-первых, региональные власти довольно часто бывают в Москве и делают выводы. Во-вторых, на федеральном уровне регуляторы — правительство, **Минтранс**, **Минпромторг** — в целом создали условия для эффективного развития пригородного железнодорожного комплекса. Обнулен НДС, действует долгосрочная 99-процентная скидка на услуги инфраструктуры, для регионов введено обязательство иметь комплексные планы транспортного обслуживания населения, развиваются инструменты лизинга. Те же стратегии пространственного развития и цифровизации ориентированы на инфраструктуру, а значит, и на транспорт.

Главное — поставить работу по обновлению пригородного транспорта на долгосрочные рельсы. Это мировая практика — например, в Германии, на чью железнодорожную систему мы так любим ориентироваться, условия работы перевозчика определяются на десятилетия вперед. Перевозчику понятно, в каких объемах и на каких условиях обновлять подвижной состав, банкам — как кредитовать перевозчика, производителю подвижного состава — какой ему ждать спрос, как организовывать производство и какую позицию занимать в переговорах с поставщиками комплектующих.

Московская агломерация и тут является показательным примером: между городом, областью и перевозчиком — АО «Центральная ППК» — заключен контракт на 15 лет. Всем все становится ясным и прозрачным, а главный эффект — удовлетворение потребностей пассажиров и повышение их экономической активности.

ВГ:Но подвижной состав, который способен запустить такие изменения, стоит больших денег...

Ю. С.: Проблема высокой цены решается с нескольких сторон. Конечно, нужны субсидии, без них цивилизованный общественный транспорт нигде в мире не выживает. В той же Германии государство на федеральном и региональном уровнях компенсирует до 80% стоимости билета для пассажира, в России — только до 50%. Рост субсидирования обязательно подстегнет темпы обновления подвижного состава, а в производстве действует простое правило: чем больше заказ, тем меньше удельная стоимость одного изделия. Таким образом, от роста заказов на подвижной состав выигрывают все регионы вместе, при этом есть и дополнительная выгода для государства: российский производитель может предлагать и более привлекательные цены при экспортных контрактах, а значит, становится более конкурентоспособным.

Но субсидии также важно дополнять и другим инструментарием. Так, должна все большее распространение получать практика контрактов жизненного цикла. Благодаря им пригородные компании будут оптимизировать расходы на ремонт и обслуживание подвижного состава, администрирование ремонтного комплекса. В свою очередь, производители подвижного состава также будут оптимизировать расходы на обслуживание. Насколько знаю, АО «Трансмашхолдинг» сегодня активно занимается развитием инструментария предиктивной аналитики: датчики, позволяющие собирать данные о работе подвижного состава и использовать их при организации ремонта, устанавливаются практически на все новые модели. Это в перспективе также даст возможность снижать издержки в производстве и эксплуатации поездов.

Повторюсь, важны долгосрочные условия работы пригородных перевозчиков, потому что они также способствуют оптимизации издержек. Например, производители комплектующих, увидев зафиксированные долгосрочные условия работы у производителя подвижного состава, будут перестраиваться на длинные контракты и улучшать условия поставок.

ВГ:Российский производитель готов поставлять комфортный, надежный и финансово доступный подвижной состав?

Ю. С.: Опыт Москвы по метро и трамваям показывает, что в России могут делать рельсовую технику, конкурентоспособную на мировом рынке. Пример того же Китая: создали большой спрос, заказали подвижной состав, освоили серийное производство, теперь уже европейские гиганты со страхом смотрят на каждый новый шаг китайских производителей.

Не стоит забывать, что современный подвижной состав — это высокотехнологичное машиностроение, включает передовые электронику, электротехнику, материалы и так далее. Большие заказы на вагоны метро и трамваев последних лет значительно способствовали освоению на территории России выпуска новых комплектующих, дали возможности комплектаторам разрабатывать технологии для другой сложной продукции: в авиа-, авто-, судостроении, энергетике... Таким образом, государство, создавая условия для заказа транспортных средств, в том числе для пригородных перевозок, стимулирует рост высокотехнологичного сектора промышленности в целом.

У нас есть все возможности пойти по китайскому пути по пригородным поездом. На железнодорожной системе России сегодня эксплуатируется более 10 тыс. вагонов электропоездов, львиная доля которых нуждается в замене. Таким образом, мы имеем на среднесрочную перспективу рынка объемом более 150 млрд руб. для производителей подвижного состава и более 70 млрд руб. для комплектаторов. Отмечу, что эти рынки являются самыми близкими к сфере производства поездов для ВСМ — единственному, но крупнейшему сегменту мирового рынка, на котором российский производитель до сих пор не представлен. Если мы реализуем существующий колоссальный потенциал и уже через несколько лет увидим совершенно другой пригородный транспорт, то облегчим себе освоение производства высокоскоростных электропоездов и будем способны конкурировать на мировом рынке на одном уровне с Китаем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079466>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2019.09.12; ПОЕЗДА УСТРЕМЛЯЮТСЯ В РЕГИОНЫ; ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РАЗЛИЧНЫХ ЧАСТЯХ РОССИИ ФОРМИРУЮТ ПОТРЕБНОСТЬ В РАЗЛИЧНЫХ ТИПАХ ПРИГОРОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Кроме суперсовременных поездов «Иволга 2.0», предназначенных для перевозок пассажиров внутри густонаселенных городов, у отечественных производителей подвижного состава уже готовы разработки для целого ряда других сегментов пригородных перевозок, в том числе для неэлектрифицированных участков железных дорог.

Пока правительство безуспешно ищет источники финансирования для закупок новых пригородных поездов, потребность в обновлении парка электричек в России с каждым годом только возрастает. По официальным данным, в России находится в эксплуатации около 9,5 тыс. вагонов пригородных поездов, но к 2030 году по сроку службы будет списано около половины действующего парка. Для снижения дефицита подвижного состава ежегодно необходимо приобретать порядка 500 новых вагонов или заменять пригородное железнодорожное сообщение другими видами транспорта.

По словам директора Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаила Блинкина, общественный транспорт, такси и каршеринг в любом случае «не увезут такое количество людей», которые перемещаются в городах-миллионниках. «Массовые перевозки лучше осуществлять с помощью рельсового транспорта: и людям комфортно, и экология будет приличной», — отмечает он, добавляя, что именно поэтому сегодня машиностроители во всем мире бьются за контракты по развитию трамвайных линий, метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения.

Отечественные производители подвижного состава, несмотря на отсутствие крупных заказов со стороны пригородных перевозчиков, тем не менее выражают готовность выпускать такой подвижной состав и даже разрабатывают новые перспективные модели современных поездов. Основные покупатели новой техники — несколько крупных пригородных компаний, работающих на крупных полигонах вокруг Москвы и Петербурга, а также ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), которое обеспечивает пригородным подвижным составом все остальные регионы России.

Один из крупнейших производителей подвижного состава, «Трансмашхолдинг», предлагает целую линейку серийно выпускаемых вагонов новых модификаций и совершенно новые модели с улучшенными эксплуатационными и пользовательскими характеристиками. Не считая суперсовременного поезда «Иволга 2.0», который специально разрабатывался Тверским вагоностроительным заводом для перевозок пассажиров по Московским центральным диаметрам (см. подробный материал об этом поезде на стр. 10), у предприятий холдинга имеется около десятка различных предложений для региональных пригородных компаний.

Для большинства регионов, где пассажиропоток не такой большой, как в крупных городах, поезда большой вместимости не требуются. Для этих целей Демиковским заводом предлагаются на рынок современные поезда модели ЭП2Д. В этих составах впервые используется головной моторный вагон, позволяющий создавать поезда из 2–3 вагонов, хотя максимальная составность выпускаемых электричек этого типа доходит до 11 вагонов.

Поезд имеет стеклопластиковую кабину аэродинамической формы, конструкция которой выполнена без подножек и поручней, что позволяет исключить случаи несанкционированного подъема и проезда посторонних лиц на выступающих частях головных вагонов. Боковины кузова вагонов тоже гладкие, салонные окна сделаны без выступающего наружу резинового уплотнения, на крыше отсутствуют воздухопроводы.

Кроме технических улучшений, которыми обладают и другие новые модели выпускаемых предприятиями «Трансмашхолдинга» электропоездов, в вагонах установлены удобные диваны и багажные полки новой конструкции, внутри размещены современные

двухстрочные информационные табло. Новый механизм внутренних раздвижных дверей позволяет их легко открывать одной рукой, и они не хлопают при закрытии.

Конструктивно идентичный поезд, но предназначенный для эксплуатации на железнодорожных линиях с электрификацией переменным, а не постоянным током, получил обозначение ЭПЗД и пользуется высоким спросом у пригородных перевозчиков. Впервые этот поезд вышел на сеть российских железных дорог в начале 2018 года (до этого поставлялся в Казахстан). Сегодня около 50 выпущенных Демиховским заводом «Трансмашхолдинга» ЭПЗД различной составности курсируют на Горьковской, Приволжской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Красноярской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

Проектируются и совсем новые модели пригородных электричек, востребованных в регионах России. В ходе прошедшего в конце августа железнодорожного салона «PRO//Движение.Экспо» в подмосковной Щербинке стало известно, что «Трансмашхолдинг» разрабатывает новый низкопольный электропоезд ЭП5ДА.

По словам заместителя генерального директора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александра Лошманова, в настоящее время сформированы технические требования для малосоставного электропоезда, завершить разработку новой «короткой» электрички инженеры холдинга намерены в следующем году, а к концу 2021 года получить сертификат соответствия.

«Впервые в России мы планируем создать полностью низкопольный проект, потому что все, что за пределами Москвы и Санкт-Петербурга, в основном эксплуатируется на низких платформах. Для того чтобы это был социальный, удобный поезд, его составность начинается от двух вагонов и по нарастающей. Получится малообслуживаемый современный электропоезд, при этом с большой эффективностью на малодетальных маршрутах», — рассказал об особенностях будущей электрички господин Лошманов.

Он подчеркнул, что переговоры о поставке новых электропоездов для городских перевозок ведутся с несколькими немосковскими перевозчиками, у которых, однако, тоже есть проекты «городской электрички». «Мы надеемся, что порядка 50–100 вагонов в год будут востребованы», — озвучил он прогнозы по спросу на новый подвижной состав.

Однако больше всего пригородные перевозчики нуждаются в обновлении подвижного состава, задействованного на неэлектрифицированных участках железных дорог (таких в России около половины). Парк автомотрис и дизель-поездов сегодня самый изношенный, а некоторые перевозчики используют в пригородном сообщении поезда из несамоходных вагонов с локомотивной тягой, что на порядок менее эффективно. Для этих целей на предприятиях «Трансмашхолдинга» производятся современные дизель-поезда различной составности: от одного до пяти вагонов, а также так называемые рельсовые автобусы.

Рельсовый автобус РА-3, выпускаемый на «Метровагонмаше», — это уже третье поколение отечественных рельсовых автобусов, в котором собраны все последние технические наработки. Появление первых РА-3 на железных дорогах Сахалина в конце августа стало настоящим праздником для властей региона и жителей острова. При финансовой поддержке госкорпорации ВЭБ.РФ пассажирская компания «Сахалин» получила три новые машины, в следующем году островная магистраль пополнится еще четырьмя.

«Для Сахалина это означает, что мы переходим в новую эру железной дороги», — сказал журналистам врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко, напомнив, что новый подвижной состав будет курсировать по реконструированной под российские стандарты железной дороге с шириной колеи 1520 мм. — У нас появилась российская железная дорога, наша родная колея, новый подвижной состав».

РА-3 обладает современным внешним видом, комфортабельным пассажирским салоном, может иметь в своем составе от двух до шести вагонов и осуществлять пригородное сообщение с низкими и высокими платформами. Максимальная конструкционная скорость рельсобуса выросла со 100 км/ч до 120 км/ч, количество сидячих мест в вагоне увеличено на 15%, улучшен интерьер салона в соответствии с современными требованиями эстетики, пожарной и санитарно-гигиенической безопасности.

Кроме рельсобусов «Метровагонмаш» выпускает и другие типы дизель-поездов. Например, дизельный поезд ДП-М 770 с силовым модулем Stadler (Швейцария) спроектирован в 2013 году.

На силовом модуле установлен дизельный двигатель с системами топливопитания, охлаждения, смазки, выхлопа, генератор электроэнергии и преобразователь для питания собственных нужд дизель-поезда, инвертор для четырех тяговых асинхронных электродвигателей, установленных на осях тележки модуля.

Кабина машиниста и пассажирские салоны ДПМ оборудованы системой кондиционирования и отопления, вагоны поезда максимально приспособлены для проезда пассажиров с маленькими детьми и инвалидов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4079469>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.09.12; БУДУЩЕЕ – ЗА ЦИФРОВИЗАЦИЕЙ; В ЩЕРБИНКЕ ПРОШЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ПРОСТРАНСТВА 1520 «PRO//ДВИЖЕНИЕ.ЭКСПО»

ВЫСТАВКИ

В пленарном заседании форума «Цифровая трансформация и технологии будущего в железнодорожной отрасли» приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов**, заместитель министра транспорта РФ **Владимир Токарев**, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» **Олег Белозеров**.

Перед началом сессии **Максим Акимов** и **Олег Белозеров** совершили тестовую поездку на первом российском беспилотном электропоезде «Ласточка». Для движения в автоматическом режиме на «Ласточке» установлено специальное оборудование, которое позволяет осуществлять позиционирование положения поезда на инфраструктуре, поддерживать связь с диспетчерским центром и обнаруживать препятствия на пути. Поезд в беспилотном режиме способен следовать по графику, а при обнаружении препятствия на пути – автоматически тормозить. Что и было продемонстрировано во время испытания – поезд остановился перед манекеном, лежащим на пути.

По словам **Максима Акимова**, технологический прорыв стал результатом кропотливой работы российских инженеров.

Во время тестовой поездки были опробованы технологии технического зрения, управления составом без участия человека. Также была протестирована внештатная ситуация, связанная с нахождением препятствия на пути.

Запустить первые беспилотные электропоезда «Ласточка» предполагается на МЦК не ранее 2021 года, сообщил **Олег Белозеров**. Он пояснил, что в мире существуют четыре уровня работы в беспилотном режиме. Сейчас в России вышли на предпоследний. Но машинистам не стоит переживать по поводу того, что их труд не будет востребован. Изменится только функционал, а наблюдение за системами все равно останется за человеком, пояснил глава компании.

Однако, как считает **Владимир Токарев**, в доработке нуждаются не только технологии, но и нормативно-правовая база. В частности, отметил он, перед внедрением беспилотных технологий требуется юридическая оценка такого понятия, как искусственный интеллект. Какие последствия наступают, когда в той или иной нестандартной ситуации случаются происшествия? Кто в этом виноват? Разработчик программы или ее держатель? На эти вопросы еще предстоит искать ответы.

Впрочем, авторы проекта – специалисты завода «Уральские локомотивы» (совместное предприятие «Группы Синара» и компании Siemens AG) – постарались минимизировать вероятность происшествий. Так, управление беспилотным электропоездом ЭС2Г «Ласточка» также может осуществляться из кабины – машинистом и из центра управления перевозками – машинистом–оператором. Центр управления предназначен для контроля работы беспилотных поездов и принятия решений в случае возникновения нештатных ситуаций. К примеру, машинист–оператор может при необходимости перевести поезд из режима автоматического управления в режим дистанционного и непосредственно управлять движением.

В рамках салона–выставки состоялось подписание меморандума о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и консорциумом «Немецкая инициатива» по развитию ВСМ в России. Документ предусматривает порядок сотрудничества при проектировании, финансировании и реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва – Санкт–Петербург. Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров и главный исполнительный директор «Сименс Мобильность ГмБХ» Сабрина Суссон. Предполагается, что этот проект ВСМ будет реализован на основе механизмов государственно–частного партнерства.

Международный железнодорожный салон пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо» – это прежде всего возможность воочию увидеть более 100 натуральных образцов техники. В рамках салона была организована выставка, на которой свои разработки и технологии представили 190 экспонентов не только из России, но и из Австрии, Беларуси, Швейцарии, Китая, Чехии, Германии, Франции, Италии, Польши, Румынии.

Экспозиция АО «Трансмашхолдинг» стала крупнейшей на выставке. Компания представила десять различных экспонатов. Посетители смогли увидеть две модификации «Иволги», магистральный грузовой электровоз 2ЭС5С, магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ25К2М, рельсовый автобус РА–3, купейный вагон–двухвагонный сцеп 61–4517, двухэтажный вагон с местами для сидения 61–4492, двухэтажный штабной вагон с местами для сидения 61–4503, вагон–ресторан 61–4460, а также концепт двухосного маневрового гибридного тепловоза.

Судьба электропоезда «Иволга» ЭГ2Тв связана с еще одним перспективным проектом, включенным в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. Речь идет о развитии Московского транспортного узла и создании Московских центральных диаметров (МЦД).

Современный городской электропоезд «Иволга», который разработан и выпускается на Тверском вагоностроительном заводе (ТВЗ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг»), рассчитан на тактовые перевозки и интенсивный поток пассажиров, что нашло отражение в его конструктивных особенностях. Высокое ускорение (до 0,9 м/с²) увеличивает скорость перемещения между станциями. «Иволга» – электропоезд, созданный в России с учетом сложившихся в нашей стране условий эксплуатации. Он практически полностью состоит из отечественных компонентов.

Стоит сказать и несколько слов об интерьере обновленной «Иволги», который создан по модульному принципу. Дверные проемы электропоезда, расширенные с привычных 1250 мм до 1400 мм, повышают скорость пассажирообмена в среднем на 15%. Отсутствие тамбура и сквозной проход между вагонами будут обеспечивать комфорт даже в часы пик. Помимо уже традиционных зон для маломобильных пассажиров, велопарковок и мест для хранения багажа в новой серии предусмотрена возможность размещения сервисных зон с вендинговыми аппаратами.

Напомним, что поезда «Иволга» базовой модификации успешно эксплуатируются в Московском регионе начиная с весны 2017 года. В 2018 году ТВЗ выиграл конкурс АО «Центральная ППК» на поставку подвижного состава для МЦД. По итогам конкурса в прошлом году были заключены два договора: на поставку 24 шестивагонных электропоездов и 15 семивагонных электропоездов. Первый контракт был выполнен в начале июля этого года. Поезда новой модификации создаются в рамках исполнения второго контракта. Ожидается, что движение по первым маршрутам МЦД начнется в конце 2019 года.

Также в рамках салона Трансмашхолдинг презентовал прототип гибридного локомотива. Он разработан совместно с группой компаний Ctrl2GO и использует литий–ионные аккумуляторы портфельной компании РОСНАНО «Лиотех–Инновации».

В маневровом двухосном гибридном локомотиве установлен дизель–генератор в комбинации с литий–ионными батареями «Лиотех». Локомотив предназначен для эксплуатации на пассажирских вокзалах крупных городов и в курортных зонах, наиболее чувствительных с экологической точки зрения.

Перед традиционными тепловозами у него есть ряд преимуществ: локомотив демонстрирует существенное сокращение выхлопов, радикальное снижение шума при

работе, а также снижение воздействия тягового парка на окружающую среду. Использование гибридного привода на локомотивах позволит операторам подвижного состава значительно уменьшить расходы в течение жизненного цикла. Дизель–генератор (мощность 200 кВт) и литий–ионная батарея (мощность 240 кВт) могут работать и раздельно, и совместно. Гибридная силовая установка, которая используется в конструкции локомотива, управляется интеллектуальной системой, обеспечивающей оптимальный энергобаланс между источниками энергии.

Концепт создан для апробации технических разработок, на базе которых предполагается создать новое семейство локомотивов с гибридной силовой установкой и литий–ионными аккумуляторными батареями «Лиотех».

Новейшие разработки на выставке–салоне продемонстрировал и крупнейший производитель грузовых вагонов в России – НПК «Объединенная Вагонная Компания». Экспозиция железнодорожного холдинга «ОВК» была представлена семейством грузовых вагонов сочлененного типа на тележках с осевой нагрузкой 25 тс. Подвижной состав оборудован безззорным сцепным устройством, которое соединяет две секции вагона, что обеспечивает беспрепятственное прохождение криволинейных участков пути, в том числе малых радиусов. Использование грузовых вагонов сочлененного типа позволит доводить вес поезда до 9 тыс. т.

Специалисты считают, что внедрение данного типа подвижного состава даст ощутимый экономический эффект за счет сокращения длины поездов при равном объеме провозимых грузов.

Красноречивым подтверждением этого факта стал крупный контракт, заключенный НПК «ОВК» в рамках салона с одним из ведущих мировых производителей фосфорсодержащих удобрений – группой «ФосАгро» на поставку дополнительных 56 вагонов–цистерн для перевозки расплавленной серы. Поставка будет реализована до конца текущего года. Таким образом, общее количество вагонов–цистерн для перевозки расплавленной серы тихвинского производства в парке таких вагонов группы «ФосАгро» увеличится до 168 единиц.

Приобретенные вагоны–цистерны производства ТихвинХимМаша (входит в НПК «ОВК») обладают целым рядом преимуществ по сравнению с аналогами. Модель 15–6913 на тележке с осевой нагрузкой 25 тс – одна из технически сложных в линейке продуктов железнодорожного холдинга «ОВК». В конструкции использованы котел и теплоизоляция с двойным кожухом из нержавеющей стали, а также электрическая система разогрева. Наличие теплоизоляции позволяет сохранять груз в жидком состоянии при минусовых температурах, а система разогрева обеспечивает эффективную разгрузку цистерны.

В рамках международного железнодорожного салона холдинг «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) и РЖД подписали протокол о намерениях поставки и сервисного обслуживания в течение жизненного цикла магистральных газотурбовозов серии ГТ1h.

Стороны предполагают расширить взаимодействие в области производства и эксплуатации газомоторных локомотивов. До 2025 года СТМ готов поставить для нужд РЖД 23 газотурбовоза ГТ1h. Локомотивы планируется эксплуатировать на Свердловской железной дороге, а в перспективе – на полигонах Северного широтного хода и на Байкало–Амурской магистрали. В качестве силовой установки в локомотиве использован газотурбинный двигатель российского производства, объем емкости под СПГ – 20 тонн (без дозаправки 5 суток). Стороны также рассмотрели возможности сотрудничества в части сервисного обслуживания маневровых газомоторных локомотивов.

Газотурбовоз ГТ1h мощностью 8,5 МВт для вождения грузовых поездов повышенной длины и массы до 9000 тонн сейчас успешно эксплуатируется на Свердловской железной дороге и не имеет аналогов в мире.

Кроме того, в рамках статической экспозиции выставки СТМ впервые продемонстрировал четырехосный газотепловоз ТЭМГ1 мощностью 1200 л. с. (880 кВт), способный обеспечить перевозку 5600 тонн грузов (до 60 вагонов). Основные его преимущества – экономичность и экологичность за счет применения схемы с двумя силовыми установками и использования СПГ в качестве моторного топлива. На газотепловозе установлены современная система обеспечения микроклимата, система пожарной сигнализации и пожаротушения, а также система обнаружения утечек газа и т. д.

Завод «Уральские локомотивы» представил на выставке «умный локомотив» 2ЭС7, оснащенный программным комплексом «Стоимость жизненного цикла онлайн», и электронный журнал машиниста ТУ-152э. Оба проекта посредством цифровых технологий способствуют объединению сфер производства, эксплуатации и обслуживания железнодорожной техники для повышения экономической эффективности ее применения. Цифровизация железной дороги – сложный и комплексный процесс, требующий внедрения новейших технологий не только в производство эксплуатируемой техники, но и в ее сопровождение во время всего срока службы. «Уральские локомотивы» как производитель подвижного состава нового поколения активно интегрирует цифровые технологии на всех этапах выпуска и дальнейшего обслуживания своей техники. «Для нас как для производителя в первую очередь важно оценить эффективность воплощенных технических решений в нашей продукции, проанализировать, каких результатов удалось достичь за счет модернизации и усовершенствования модели, – пояснил генеральный директор завода «Уральские локомотивы» Олег Спаи. – Но экономическая эффективность применения локомотивов возможна только при слаженной работе производства, сервиса и эксплуатации. Современные цифровые технологии позволяют сделать этот процесс максимально оперативным и прозрачным».

В этом году на Международном железнодорожном салоне пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо» одной из ключевых тем обсуждения была цифровизация, которая стала важной особенностью новой техники, производимой и закупаемой для ОАО «РЖД». Весьма предметно и конструктивно шел разговор специалистов в рамках «круглого стола» «PRO железную дорогу в умном городе. Цифровые технологии для агломерационных перевозок» и на стратегической сессии «PRO железнодорожную технику: подвижной состав будущего». Второй день салона прошел под девизом дня австрийских технологий. Обсуждалась перспектива построения глобального транспортного коридора, который бы связал Китай с Центральной Европой – задача, которая полностью укладывается в стратегическую цель России по кратному увеличению объемов транзитных грузов.

<http://transportrussia.ru/item/5160-budushchee-za-tsifrovizatsiej.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ЛАТВИЯ НАДЕЕТСЯ ПЕРЕКЛЮЧИТЬ ЧАСТЬ ГРУЗОПОТОКА ИЗ РФ В ЕВРОПУ НА RAIL BALTICA

Латвия рассчитывает переключить часть грузопотока из России в Европу на скоростную магистраль европейской колеи Rail Baltica, сообщил «Интерфаксу» посол Латвии в РФ Марис Риекстиньш.

«Большой проект, который, я думаю, может иметь интерес для российских бизнесменов - это проект скоростной железнодорожной трассы Rail Baltica, который будет соединять Таллин, Литву, Польшу, Германию, которая будет иметь европейский стандарт колеи. И есть планы, как мы будем соединять ту колею, которая существует на территории бывшего Советского Союза и других государств, с этой новой магистральной трассой, строительство которой конкретно начнется уже в 2021 году», - отметил Риекстиньш.

По его словам, вопрос финансирования скоростной магистрали уже проработан.

«Под Ригой будет пункт, где, мы думаем, часть грузов, которые идут из России, мы можем перебросить (на магистраль - ИФ) или часть грузов, которые идут из России, можно будет перенаправить на рижский аэропорт для перевозки далее воздушным путем. Там есть интересные возможности в будущем», - сказал посол.

Также он сообщил о плане электрификации той части железной дороги в Латвии, которая ведет в сторону Российской Федерации, чтобы можно было снизить расходы на перевозку грузов.

Проект скоростной железнодорожной магистрали Rail Baltica стоимостью 5,8 млрд евро планируется реализовать до конца 2025 года. Железнодорожная магистраль соединит Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин. Это крупнейший инфраструктурный проект стран Балтии. Предполагается, что скорость движения пассажирских поездов составит до 240 км/ч, а грузовых - до 120 км/ч.

Акционерами RB Rail, совместного предприятия стран Балтии по реализации проекта, являются три компании - литовская Lietuvos gelezinkeliai, латвийская Eiropas dzelzcela linijas и эстонская Rail Baltic Estonia.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; FESCO ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Транспортная группа FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) запустила новый регулярный контейнерный поезд из Екатеринбурга в Санкт-Петербург.

Как сообщает FESCO, новый сервис Ural Baltic Shuttle предусматривает отправку поездов два раза в месяц от станции Кольцово (Екатеринбург). Время в пути следования до пункта назначения на станции Автово составляет три дня. Основу грузопотока нового маршрута формирует продукция металлургической, химической и лесной промышленности.

«Сервис ориентирован на транспортировку экспортных товаров, а также на внутрироссийские перевозки с Урала в регионы северо-запада. Перевозка в Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона осуществляется морскими линейными сервисами, проходящими через порты Санкт-Петербурга, доставка последней мили до конечного получателя в России - автотранспортом», - отмечает FESCO.

Тестовые отправки по новому маршруту начались в июле 2019 года, с сентября FESCO Ural Baltic Shuttle курсирует на регулярной основе.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; КОНЦЕРН «УРАЛВАГОНЗАВОД» ЗАКАЖЕТ ОЦЕНКУ СТОИМОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ УВЗ

АО «Концерн «Уралвагонзавод» (КУВЗ, структура «Ростеха») планирует заказать экспертную оценку рыночной стоимости 15 предприятий, передаваемых КУВЗ в управление.

Согласно данным сайта госзакупок, начальная цена договора с оценщиком в рамках закупочной процедуры определена в размере 8,375 млн рублей.

Оцениваться будет рыночная стоимость акций АО «НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ, в настоящее время управляет предприятиями группы), а также 14 предприятий: АО «Спецмаш», АО «МК «Витязь», АО «УВЗ-Транс», АО «УБТ-Уралвагонзавод», АО «ВНИИТрансмаш», АО «НПО «Электромашина», АО «ТЭТЗ», АО «Уралтрансмаш», АО «Завод N9», АО «ЦНИИМ», АО «ЦНИИ «Буревестник», АО «НИИД», АО «Омсктрансмаш», АО «УКБТМ».

Как сообщалось, АО «НПК «Уралвагонзавод», находящееся под санкциями США, передаст акции 16 своих структур в доверительное управление концерну «Уралвагонзавод». Таким образом, оценка рыночной стоимости акций коснется всех предприятия НПК из этого списка, за исключением АО «Муромское СКБ» и ООО «ЧТЗ-Уралтрак».

Ранее УВЗ также провел оценку своих товарных знаков, согласно экспертной оценке их стоимость составляет 2 млрд рублей.

В конце 2018 года в министерстве промышленности и торговли РФ заявляли, что с инвесторами обсуждалась продажа акций «Уралвагонзавода», которые готовы вкладываться в активы двойного назначения. Глава Минпромторга Денис Мантуров тогда сообщал, что продавать УВЗ «пока не пора». «Но я уверен, что и до него очередь дойдет. Предварительно - после 2020 года», - отмечал глава ведомства.

Подобные сроки минувшей осенью озвучивал «Интерфаксу» и представитель госкорпорации «Ростех», контролирующей НПК «Уралвагонзавод». По его словам, середина 2019 года - самый оптимистичный вариант для начала обсуждения этого вопроса. При этом собеседник агентства отмечал, что продажа акций машиностроительной компании частному инвестору возможна только после улучшения эффективности ее деятельности.

«Такой сценарий соответствует нашей стратегии и доказал свою эффективность на примере других компаний «Ростеха». Но сначала необходимо решить другие задачи,

связанные с нормализацией работы компании, повышением ее эффективности - этим в настоящее время «Ростех» занимается», - говорил представитель госкорпорации.

В начале 2018 года информированный источник в оборонно-промышленном комплексе сообщил «Интерфаксу», что доля в «Уралвагонзаводе» через пару лет может быть продана частному инвестору. «(Его - ИФ) поиск идет, может быть продано до 49% акций», - говорил собеседник агентства.

Приватизация УВЗ планировалась на 2016 год, предварительно обсуждалась продажа 25% минус одна акция. До конца 2016 года сделка так и не состоялась, в декабре 2016 года президент РФ **Владимир Путин** своим указом передал 100% акций УВЗ из ведения Федерального агентства по управлению госимуществом РФ в «Ростех». В 2017 году Дмитрий Рогозин, который тогда занимал пост вице-премьера РФ, пояснял, что передача «Уралвагонзавода» связана с необходимостью создать бронетанковый холдинг и улучшить финансовое положение «Уралвагонзавода». При этом Мантуров говорил, что выводить гражданскую составляющую из УВЗ не планируется.

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.09.13; ГАЗ С ЯМАЛА ДОПЛЫЛ ДО ЛИТВЫ; СТРАНА ПОЛУЧИТ ПЕРВУЮ КРУПНУЮ ПАРТИЮ СПГ ИЗ РОССИИ

Литва, стремившаяся снизить свою зависимость от энергопоставок из РФ, впервые закупит крупнотоннажную партию российского сжиженного газа. По данным “Ъ”, партия СПГ с проекта «Ямал СПГ» была перегружена во французском Монтуаре на судно Stena Clear Sky и теперь направляется в Клайпеду. Продавцом выступила Total, покупателем, по словам одного собеседника “Ъ”, — литовская госкомпания Lietuvos energijos tiekimas, по словам другого — Achema. По мнению аналитиков, сделка иллюстрирует как увеличение гибкости на рынке СПГ, так и растущее влияние на нем российских поставщиков в Европе.

Утром 12 сентября танкер Stena Clear Sky покинул терминал Монтуар во Франции и направился в Клайпеду. По словам источников “Ъ” на рынке, на его борту партия СПГ, перегруженная с проекта «Ямал СПГ» НОВАТЭКа. Как свидетельствуют данные marine.traffic, одновременно с Stena Clear Sky в Монтуаре стоял СПГ-танкер Yamal Spirit, пришедший из Сабетты. Он доставлял груз с «Ямал СПГ» в адрес французской Total по долгосрочному контракту.

По словам собеседников “Ъ”, именно Total выступила продавцом, покупателем же стала литовская энергетическая госкомпания Lietuvos energijos tiekimas (с 9 сентября переименована в Ignitis). Ignitis раскрывала в январе, что заключила соглашение с Total по поставке одного груза на спотовой основе, который должен был поступить в начале третьего квартала. Однако источник “Ъ”, близкий к Ignitis, говорит, что груз Stena Clear Sky, вероятнее всего, предназначен литовскому производителю минеральных удобрений Achema. В Total и Achema не предоставили комментарий, в Ignitis заявили, что не комментируют сделки по СПГ.

По словам собеседников “Ъ”, цена сделки, вероятнее всего, имела небольшую премию к котировкам британского хаба NBP (сейчас около \$142 за тысячу кубометров).

Именно к NBP привязан основной контракт, по которому Литва получает газ от норвежской Equinor — объем поставок в 2018 году составил 0,6 млн тонн. В этом году закупки СПГ Литвой выросли (на 70% за январь—август) из-за снижения цен, причем значимую роль начал играть российский СПГ — поставки небольшими танкерами со среднетоннажного проекта НОВАТЭКа в Высоцке, которые осуществляются через трейдеров. Однако до сих пор Литва не получала крупнотоннажные грузы российского СПГ. При этом закупка трубопроводного российского газа у «Газпрома» в первом полугодии снизилась незначительно — всего на 4%, до 0,73 млрд кубометров. Как и другие европейские покупатели, литовские потребители используют ситуацию низких цен на газ, чтобы заполнить газовые хранилища.

Литва получила СПГ-терминал в 2014 году, чтобы снизить зависимость от «Газпрома». Она действительно сократилась в 2018 году примерно до 60% («Газпром» поставил 1,3 млрд кубометров из 2,2 млрд кубометров потребления Литвы), однако мощность терминала почти в 4 млрд кубометров в год все же казалась явно избыточной.

Подобные сделки с перегрузкой СПГ и многими перепродажами изначального груза — новая реальность рынка, отмечает исполнительный директор Центра энергетики «Сколково» Вячеслав Мищенко. Он подчеркивает, что каждая такая сделка сама по себе означает лишь совпадение интересов продавца и покупателя и из нее нельзя выводить какие-то долгосрочные тенденции. В то же время такие сделки, говорит господин Мищенко, свидетельствуют о растущей роли российского СПГ в снабжении Европы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4089744>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; СКФ И NYK LINE ПРИВЛЕКУТ КРЕДИТЫ SUMITOMO MITSUI, SOCIETE GENERALE И SHINSEI BANK НА РЕФИНАНСИРОВАНИЕ 2 ТАНКЕРОВ

Совместные предприятия группы «Совкомфлот» (СКФ) и NYK Line заключили кредитное соглашение на \$176 млн сроком до 8 лет с тремя международными банками - Sumitomo Mitsui Banking Corporation (в лице своей дочерней компании SMBC Bank EU AG), Societe Generale и Shinsei Bank, сообщил СКФ.

«Привлеченные средства будут направлены на рефинансирование (кредитов, взятых на строительство - ИФ) двух танкеров-газовозов СПГ ледового класса, «Гранд Анива» и «Гранд Елена», которыми совместно владеют и управляют «Совкомфлот» и NYK Line», - уточняет компания.

Оба судна эксплуатируются в рамках долгосрочных контрактов с «Сахалин Энерджи» (оператором проекта «Сахалин - 2») для круглогодичной транспортировки СПГ из порта Пригородное (о. Сахалин) в Японию, Республику Корея и КНР.

Танкер «Гранд Анива» построен в 2008 году, «Гранд Елена» - в 2007 году. Грузовместимость каждого судна составляет 145 тыс. куб. м. Газовозам присвоен ледовый класс 1С, что позволяет им безопасно работать в ледовых условиях Охотского моря в режиме круглогодичной навигации.

«Подписанное соглашение - одно из первых в мировой судоходной отрасли, подготовленное с учетом «Принципов Посейдона». Это новая экологическая инициатива ряда крупных финансовых организаций: при принятии решений о кредитовании судоходных компаний банки учитывают степень экологичности и энергоэффективности объектов морского транспорта. Критерии оценки коррелируют с целевыми показателями по сокращению выбросов углекислого газа в атмосферу, принятыми Международной морской организацией (ИМО)», - говорится в сообщении СКФ.

ТАСС; 2019.09.13; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАПУСКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ВОЛГЕ

Власти Нижегородской области обсуждают возможность запуска в 2020 году пассажирских речных перевозок судами на подводных крыльях (СПК) "Валдай 45Р" из Нижнего Новгорода по трем направлениям. Об этом сообщил ТАСС глава региона Глеб Никитин.

Судно "Валдай 45Р" начало курсировать по туристическому маршруту между Нижним Новгородом и Городцом с августа 2019 года. До конца сезона в регионе будут курсировать два СПК в Городец и село Макарьево, где расположен Макариевский монастырь, основанный в XV веке.

"Следующий этап - это регулярные перевозки нетуристического назначения в Кстово, Дзержинск, Павлово, чтобы люди могли использовать суда "Валдай" вместо других видов транспорта", - отметил Никитин. В пресс-службе правительства ТАСС уточнили, что возможность запуска регулярных речных перевозок рассматривается с 2020 года.

Также власти прорабатывают возможность запуска межрегиональных речных перевозок. В качестве перспективных направлений рассматриваются Кострома, Чебоксары и Казань.

"Мы прорабатываем вопрос, связанный с межрегиональными перевозками. Для них нужны суда большей вместимости, скорее всего, это "Метеоры", хотя и на "Валдае" можно поработать над маршрутами в Чебоксары или Плёс. <...> Мы будем принимать решение по этому вопросу в следующем году, к концу сезона навигации", - добавил Никитин.

Пассажирское СПК проекта 23180 "Валдай 45Р" разработано и построено АО "ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева" совместно с АО "НПП "Радар ммс" в рамках реализации госпрограммы "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы". Головное судно презентовано в мае 2018 года на Петербургском международном экономическом форуме с участием глав регионов РФ, представителей судоходных компаний и иностранных делегаций.

<https://tass.ru/ekonomika/6881916>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; БОРРЕМФЛОТ СПУСТИЛ НА ВОДУ ПЕРВЫЙ ПЕРЕДЕЛАННЫЙ ИЗ ТАНКЕРА СУХОГРУЗ ДЛЯ ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА

АО «Борремфлот» (г.Бор, Нижегородская область) на текущей неделе спустило на воду первый переоборудованный из танкера сухогруз проекта RSD22 по заказу «Волжского пароходства».

Как сообщает Морское инженерное бюро, разработчик проекта, сухогруз был переоборудован из танкера проекта 05074Т.

В процессе преобразования были демонтированы настил и набор тронковой палубы вместе с установленным на ней оборудованием и конструкциями, продольная и поперечные переборки, топливные цистерны, платформа и настилы вспомогательного машинного отделения и все танкерные системы. При переоборудовании были образованы четыре грузовых трюма с водонепроницаемыми люковыми закрытиями.

Сухогруз проекта RSD22 имеет длину 138,3 м, ширину 16,7 м, высоту борта -5,5 м и осадку по ЛГВЛ - 3,7 м. Представляет собой стальное, однопалубное, двухвинтовое грузовое судно, с двойным дном и двойными бортами, с четырьмя грузовыми трюмами, с люковыми закрытиями сдвижного типа. Район плавания: внутренние водные пути РФ и прибрежные морские районы с ограничением высоты волны обеспеченности 2,5 м без совершения международных рейсов. Дедвейт сухогруза составляет 5,45 тыс. тонн. Вместимость 4 трюмов - 6,706 тыс. куб. м.

Управляющий директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-Флот») (МОЕХ: VFLT), Нижний Новгород, входит в судоходный дивизион VBTН группы UCL Holding) Александр Шишкин на годовом собрании в конце мая текущего года сообщал, что UCL Holding принял решение о строительстве восьми новых сухогрузных теплоходов взамен выбывающего флота. Также планируется реконструкция трех танкеров с переоборудованием в сухогрузы. Каждое новое судно, которые планируется строить, стоит порядка 1 млрд рублей, затраты на реконструкцию - около 125 млн рублей.

«То есть мы к 2022 году вместо выбывших должны поставить три переоборудованных и восемь новых теплоходов», - сказал он.

В 2018 году в работе находилось 168 единиц флота «Волжского пароходства», из них на перевозках грузов эксплуатировались 146 судов. В декабре 2018 года с завершением процедуры присоединения компаний группы «В.Ф.Танкер» на баланс и в управление «Волжского пароходства» поступил наливной флот - 39 танкеров и 22 наливные баржи.

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», 76,49% уставного капитала АО «Борремфлот» принадлежит АО «Волга-Флот». Основной вид деятельности - ремонт и техническое обслуживание судов и лодок.

ТАСС; 2019.09.13; АВИАВЛАСТИ РОССИИ И ЧЕХИИ ДОГОВОРИЛИСЬ О СНЯТИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПЕРЕЛЕТЫ ЖУКОВСКИЙ - ПРАГА

Меморандум, предусматривающий снятие всех ограничений по пассажирским авиаперевозкам между российским аэропортом Жуковский и Прагой, подписан по итогам переговоров авиационных властей России и Чехии, которые прошли в пятницу в Праге. Об этом ТАСС сообщила глава российской делегации, директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова.

"Подписан меморандум, который предусматривает полную либерализацию частотного регулирования между Жуковским и Прагой, а также мы закрепили договоренность на

линии Прага - Сеул, - подчеркнула она. - Переговорный процесс проходил сложно, но конструктивно".

<https://tass.ru/ekonomika/6884325>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; МИНТРАНС ХОЧЕТ ОБНОВИТЬ ПОРЯДОК УСТАНОВЛЕНИЯ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Минтранс РФ разработал законопроект о совершенствовании порядка установления и использования приаэродромных территорий, сообщается на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

"Законопроектом устанавливается порядок выделения подзон на приаэродромной территории при подготовке соответствующего проекта решения в отношении аэродромов, введенных в эксплуатацию до дня вступления в силу федерального закона... предусматривающий возможность выделения подзон с первой по шестую с последующим выделением седьмой подзоны в срок до 1 января 2025 года", - говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Публичное обсуждение предлагаемых изменений установлено до 2 октября.

Директор департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова в интервью РИА Новости ранее рассказала, что, в соответствии с законопроектом каждый аэродром должен установить шесть подзон, строительство в которых строго ограничено требованиями безопасности полетов, и седьмую подзону, строительство в которой осуществляется с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

После установления приаэродромных территорий дополнительные согласования при строительстве не потребуются, что снизит административные барьеры и создаст равные условия для всех участников процесса. **Петрова** также отметила, что, например, в третьей подзоне в полосах воздушных подходов аэродромов запрещается строительство любых объектов, высота которых может угрожать безопасности полетов, а установление четвертой подзоны обеспечивает надежность функционирования радиотехнического оборудования, предназначенного для обеспечения полетов.

Кроме того, шестая подзона регулирует вопросы строительства объектов, способствующих массовому привлечению птиц - строительство таких объектов запрещается в радиусе 15 километров от контрольной точки аэродрома, что направлено на предотвращение столкновений самолетов с птицами, а установление седьмой подзоны направлено на исключение шумового и электромагнитного воздействия, а также концентрации загрязняющих веществ, превышающих установленные законодательством нормы.

<https://realty.ria.ru/20190913/1558658002.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.09.13; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРОЕКТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БЕСПИЛОТНИКОВ В ПОИСКОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ ПРИ АВИАКАТАСТРОФАХ

Возможность привлечения владельцев беспилотников к поисково-спасательным работам при крушении самолётов или судов предложили закрепить в Воздушном кодексе. Такой законопроект **Минтранса** опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

Порядок привлечения беспилотников к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ для оказания помощи пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, будет определять Правительство России.

Кроме того, законопроект предлагает новую редакцию статьи об использовании воздушного пространства, конкретизировав её в части полётов летательных аппаратов. Также поправки прописывают, что воздушным судам, которые без разрешения проводят полёты в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено, могут быть применены установленные законодательством меры воздействия.

Проект направлен на совершенствование законодательства в целях пресечения несанкционированных полётов беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве, использование которого запрещено или ограничено, говорится в описании к документу.

Госдума 11 сентября приняла в первом чтении законопроект, согласно которому правоохранительные органы и силовики смогут пресекать полёты дронов в определённых случаях. Например, во время массовых мероприятий или на критически важных и потенциально опасных объектах, а также во время контртеррористических операций.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-proekt-ob-ispolzovanii-bespilotnikov-v-poiskovykh-operaciyakh-pri-aviakatastrofakh.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИДЕЛЬ АГУМАВА; 2019.09.13; БЕСПИЛОТНИКИ ХОТЯТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

Минтранс предложил закрепить в Воздушном кодексе возможность привлечения владельцев беспилотных летательных аппаратов к работам при крушении самолётов или судов. Между тем в Госдуме хотят использовать дроны для доставки лекарств людям, проживающим в труднодоступных местностях.

По задумке **Минтранса**, дроны должны помочь спасателям искать и оказывать помощь пассажирам и экипажам потерпевших крушение или терпящих бедствие воздушных судов, а также людям, потерпевшим бедствие на море.

Председатель Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев поддержал инициативу, так как она «направлена на спасение людей и поможет более оперативно приходить на помощь тем, кто попал в беду».

«С помощью запуска дронов можно ускорить проведение поисковых операций — не зря, например, беспилотники задействуют в поиске заблудившихся в лесу людей — это очень помогает. Они мобильны, способны летать на низких высотах и часами находиться в воздухе, патрулируя территорию», — сказал «Парламентской газете» законодатель.

Василий Пискарев отметил, что беспилотники всё активнее входят в нашу жизнь и их нужно использовать на благо людей. Он также напомнил, что на днях Госдума приняла в первом чтении внесённый членами Комитета по безопасности и противодействию коррупции законопроект, регулирующий полномочия правоохранительных органов как раз в случаях, когда беспилотники используются в противоправных целях.

«Принятие законопроекта позволит сохранить жизни и здоровье людей, защитить электростанции, вокзалы, аэропорты и другие важные объекты. Законопроекты, направленные на обеспечение безопасности граждан надо поддерживать», — подчеркнул глава комитета.

Ранее стало известно, что замглавы думского Комитета по образованию и науке Борис Чернышов (ЛДПР) направил министру здравоохранения Веронике Скворцовой письмо с предложением использовать БПЛА для доставки жизненно важных лекарственных препаратов в труднодоступные районы страны. В своём обращении депутат пояснил, что создание обычной аптечной инфраструктуры в отдалённых местностях порой невозможно по естественно-географическим и демографическим причинам. А дроны могли бы стать хорошим подспорьем в вопросе доставки лекарств для нуждающихся.

«В целях улучшения социального климата и повышения уровня жизни людей в труднодоступных и удалённых местностях предлагаем разработать комплексную программу «Мобильные лекарства» с возможностью доставки лекарственных средств с помощью беспилотных летательных аппаратов», — говорится в письме Чернышова министру.

<https://www.pnp.ru/social/bespilotniki-khotyat-zadeystvovat-v-poiskovo-spasatelnykh-operaciyakh.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.13; МЕЖДУ МОСКВОЙ И КАРАКАСОМ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Президент Венесуэлы Николас Мадуро заявил о готовящемся запуске прямых рейсов между Москвой и Каракасом.

"Вскоре мы откроем прямое авиасообщение по маршруту "Каракас-Москва", чтобы наша молодежь могла проводить каникулы в России", - заявил Мадуро в ходе выступления перед участниками антивоенной акции в защиту суверенитета и мира в Каракасе.

Заявление президента последовало в ответ на приглашение посетить Россию от участников Совета молодежных объединений, которые принимали участие в акции в Каракасе.

По словам президента Мадуро, делегация венесуэльской молодежи приедет в Россию для участия в праздновании годовщины победы над фашизмом.

Сейчас между Каракасом и Москвой нет прямого сообщения. Из столицы латиноамериканской страны в Москву можно улететь с пересадкой в Мадриде. Билет эконом-класса будет стоить от 55 тысяч рублей. Билет в один конец с двумя пересадками обойдется примерно в 40 тысяч рублей.

В Венесуэле продолжается затяжной экономический кризис. Уровень накопленной годовой инфляции в Венесуэле составил почти 1,7 миллиона процентов по итогам 2018 года. МВФ опубликовал в августе доклад департамента западного полушария, в котором ухудшил прогноз по снижению ВВП Венесуэлы в 2019 году с 25% до 35% из-за упадка в нефтяной промышленности, которая вряд ли сможет восстановиться в ближайшее время.

В Венесуэле продолжается затяжной экономический и политический кризис. 21 января начались массовые протесты против президента Мадуро вскоре после приведения его к присяге. Глава Национальной ассамблеи, подконтрольной оппозиции, Хуан Гуаидо незаконно провозгласил себя временным главой государства. Ряд стран Запада во главе с США заявили о признании Гуаидо. В свою очередь Мадуро назвал главу парламента марионеткой США. Россия, Китай, Турция и ряд других стран поддержали Мадуро как легитимного президента. В Москве назвали "президентский статус" Гуаидо несуществующим.

<https://ria.ru/20190913/1558638090.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРРОНА ЗА 1,2 МЛРД РУБ

АО "Аэропорт Южно-Сахалинск" (принадлежит правительству Сахалинской области) объявило конкурс на реконструкцию пассажирского перрона, сообщается на сайте госзакупок.

Начальная стоимость контракта - 1 млрд 239 млн 380,7 тыс. рублей. Источник финансирования - средства, полученные аэропортом в качестве бюджетных инвестиций из бюджета Сахалинской области.

Заявки принимаются до 4 октября включительно, их рассмотрение и оценка состоится 9 октября.

Срок исполнения контракта - до 31 января 2021 года. Работы будут проводиться в три этапа. В этом году и в начале следующего планируется оборудовать одно место для стоянки пассажирских судов типа Boeing-777-300ER, площадку для обработки авиатехники противообледенительными реагентами, а также систему освещения и очистные сооружения. В последующие два этапа перрон будет оборудован еще тремя аналогичными стоянками, дополнительной площадкой для противообледенительной обработки самолетов и сопутствующей инфраструктурой.

Как сообщалось, областные власти планируют сделать аэропорт хабом не только для пассажирских перевозок, но и для грузовых, в том числе грузовых трансконтинентальных рейсов, которые могли бы в аэропорту Южно-Сахалинска приземляться на дозаправку и техобслуживание.

К 2024 году в аэропорту предполагается построить новую взлетно-посадочную полосу (ВПП), предварительная стоимость которой оценивается в 13,6 млрд рублей. Областная власть предложила Минтрансу РФ построить ВПП за счет федерального финансирования.

Существующую ВПП планируется сделать рулежной дорожкой с расширением стоянок для грузовых и пассажирских самолетов. Действующая ВПП введена в эксплуатацию 55 лет назад.

Длина новой ВПП составит 3,4 км, ширина - 60 м. Новая полоса должна будет принимать лайнеры типа Ан-124 "Руслан" (по габаритам) и Boeing-747-8F (по нагрузке).

В аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) ведется строительство пассажирского двухэтажного терминала площадью почти 40 тыс. кв. м, который должны сдать к концу 2019 года. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 пассажиров международных линий.

АО "Аэропорт Южно-Сахалинск" имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании "Аврора". Он принадлежит правительству Сахалинской области. С аэропортом сотрудничают 9 авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ЧИСЛО ОБСЛУЖЕННЫХ РОССИЙСКИМИ АВИАДИСПЕТЧЕРАМИ РЕЙСОВ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ ВЫРОСЛО НА 9,5% - РОСАВИАЦИЯ

Количество обслуженных российскими авиадиспетчерами рейсов в воздушном пространстве РФ в январе-августе 2019 года выросло на 9,5% к прошлому году, сообщило Федеральное агентство воздушного транспорта РФ (Росавиация).

"Всего за январь-август 2019 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны более 1,21 млн полётов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 9,5%", - говорится в сообщении Росавиации.

В августе 2019 года на внутренних воздушных трассах российские авиадиспетчеры обслужили 103,2 тыс. полётов, увеличив этот показатель к прошлому году на 23,1%. "Это составляет более половины от всех полетов, обслуженных в августе 2019 года в верхнем воздушном пространстве страны - 190 тыс. полётов", - отмечает агентство.

На международных воздушных линиях обслужено более 86,7 тыс. полётов, включая 28 тыс. транзитных полётов.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ВЕЛИЧИНА "СИБИРИ" И "ГЛОБУСА" ПОТРЕБОВАЛА ИХ ОБЪЕДИНЕНИЯ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ - ФИЛЕВ

Объединение входящих в S7 Group авиакомпаний "Сибирь" и "Глобус" (обе летают под брендом S7 Airlines) потребовалось для оптимизации системы управления в условиях растущих парков авиатехники, сообщил журналистам основном владельце S7 Владислав Филев.

"Руки дошли. Просто одновременно за все сразу хвататься не получается. И мы перешли рубеж в 100 самолётов, и, соответственно, это требует изменения системы управления, чтобы она стала более жесткой, более четкой", - сказал Филев журналистам в пятницу в Коченевском районе Новосибирской области, где стартовала акция S7 по посадке 1 млн деревьев.

Как сообщалось, с 12 сентября генеральным директором S7 Airlines (бренд АО "Авиакомпания "Сибирь" (МОЕХ: AVSI)) назначен Вадим Клебанов, который в течение последних пяти лет руководил авиакомпанией "Глобус". Владимир Обьедков, занимавший пост генерального директора S7 Airlines последние 10 лет, возглавит в холдинге проект по развитию малой авиации.

Под руководством Клебанова будет проходить объединение авиакомпаний "Сибирь" и "Глобус". Процесс объединения планируется завершить к середине декабря, сообщает компания.

О том, что холдинговая компания S7 Group объединит свои авиакомпании "Сибирь" и "Глобус", сообщила в августе газета "Ведомости" со ссылкой на двух менеджеров холдинга. Слияние произойдет не в форме объединения юридических лиц, а путем

перевода парка: все самолеты "Глобуса" будут переведены в сертификат эксплуатанта "Сибири", также в "Сибирь" перейдут сотрудники, писали "Ведомости".

S7 - крупнейшая частная и вторая по объему перевозок (после "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT)) авиационная группа в России, принадлежит семье Владислава Филева. "Сибирь" эксплуатирует 61 среднемагистральный Airbus 319/320/321 и 17 региональных Embraer E-170. У "Глобуса" 23 среднемагистральных Boeing-737.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6882839>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА "ПУЛКОВО" В АВГУСТЕ ВЫРОС НА 5,8%, С НАЧАЛА ГОДА - НА 8,6%

Аэропорт "Пулково" в январе-августе 2019 года обслужил 13,195 млн пассажиров, что на 8,6% превысило показатель аналогичного периода 2018 года, сообщила пресс-служба ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ООО "ВВСС", управляет аэропортом).

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 11,1%, до 8,077 млн человек, международных - на 4,9%, до 5,118 млн человек.

В августе аэропорт обслужил 2,221 млн пассажиров, что на 5,8% больше, чем в июле 2018 года. Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях составил 1,266 млн человек (рост на 6,4%), на международных - 954,18 тыс. человек (рост на 5%).

"Пулково" входит в пятерку крупнейших аэропортов РФ. Крупнейшими акционерами ВВСС являются ВТБ (МОЕХ: VTBR), германская Fraport и катарская Qatar Investment Authority.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.13; ПАССАЖИРОПОТОК "ВНУКОВО" В АВГУСТЕ ВЫРОС НА 8%, С НАЧАЛА ГОДА - НА 12%

Пассажиропоток "Внуково" в августе составил 2,63 млн человек, что на 8% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил аэропорт.

Международные перевозки выросли на 45,6%, до 1,34 млн человек. Доля зарубежного пассажиропотока "Внуково" увеличилась с 37,8% до 51%. Самыми популярными зарубежными направлениями в августе стали Анталья, Ларнака, Ташкент, Стамбул, Энфида, Тиват, Барселона, Бодрум, Душанбе и Газипаша.

На внутренних воздушных линиях "Внуково" обслужило 1,29 млн пассажиров. Динамика к аналогичному периоду прошлого года в сообщении не приводится. Наиболее востребованными направлениями в августе 2019 г. были Сочи, Санкт-Петербург, Краснодар, Махачкала, Анапа, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Сургут и Уфа.

"Стабильная положительная динамика работы аэропорта была обеспечена за счет прогрессирующих объемов перевозок ряда авиакомпаний-партнеров, среди которых AZUR Air, "Победа", Uzbekistan Airways и другие", - отмечает "Внуково".

С начала 2019 года в аэропорту Внуково было обслужено более 16 млн пассажиров, что на 12% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

ТАСС; 2019.09.12; НА КОЛЫМЕ СОЗДАЛИ СОВЕЩАТЕЛЬНЫЙ ОРГАН ПРИ ГУБЕРНАТОРЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ В РЕГИОНЕ

Власти Магаданской области приняли решение о создании отдельного совещательного органа по развитию авиации в регионе. Возглавил рабочую группу губернатор Колымы Сергей Носов, сообщили в четверг журналистам в пресс-службе областной думы.

На сегодня многие районы Магаданской области относятся к труднодоступной местности. Развитие малой внутрирегиональной авиации, по мнению властей, поспособствует социально-экономическому развитию Колымы.

«Задача совещательного органа, который возглавил губернатор Сергей Носов, - развитие регулярных пассажирских воздушных перевозок и выполнение авиационных работ на Колыме, повышение эффективности реализации мер по транспортной доступности региона», - говорится в распространенном сообщении.

В состав группы, помимо главы региона, вошли председатель Магаданской областной Думы Сергей Абрамов, его заместитель Игорь Донцов, представители правительства, руководители колымских аэропортов и авиакомпаний, ведущих работу в регионе.

<https://tass.ru/obschestvo/6876818>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; ТАРИФЫ АЭРОПОРТА ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ВЫРОСЛИ В ПРЕДЕЛАХ 4,1%

Тарифы на обслуживание российских авиакомпаний в аэропорту Петропавловска-Камчатского «Елизово» повышаются на 3,7-4,1%, следует из приказа Федеральной антимонопольной службы, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Сбор за обеспечение авиационной безопасности увеличился на 4%, до 520 рублей за тонну максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного судна, сбор за взлет-посадку - на 4%, до 936 рублей за тонну МВМ, сборы за предоставление аэровокзального комплекса на внутренних авиалиниях - на 3,7%, до 56 рублей за пассажира (на международных - на 3,8%, до 166 рублей за пассажира), тарифы на обслуживание пассажиров на внутренних авиалиниях возросли на 3,9%, до 269 рублей за пассажира (на международных - на 4,1%, до 379 рубля за пассажира).

Прежними остались сборы за стоянку воздушных судов - 5% от сбора за взлет-посадку за час.

Прежними остались тарифы были установлены 19 декабря 2018 года, они остались неизменными для иностранных перевозчиков.

АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский» (Елизово), входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова», обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы. Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты.

УК «Аэропорты регионов» являются управляющей компанией «Елизово».

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ ПЕРМИ В СЕНТЯБРЕ ОГРАНИЧИТ ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА

АО «Международный аэропорт «Пермь» (Большое Савино) на несколько дней в сентябре вводит ограничения работы аэродрома для приема и обслуживания воздушных судов, сообщает пресс-служба авиаузла.

В частности, ограничение работы аэродрома вводится 17 сентября, 22-24 сентября - с 8:00 до 19:00 по местному времени (с 6:00 до 17:00 мск), а также 19 и 20 сентября с 9:15 до 19:00 (с 7:15 до 17:00 мск).

Пресс-служба отмечает, что эти ограничения не приведут к отмене всех рейсов, время их выполнения будет перенесено. Терминал аэропорта будет работать в прежнем круглосуточном режиме.

«Авиакомпании должны уведомить пассажиров об изменении времени вылета. Рейсы, которые не входят в указанные временные промежутки, будут выполняться по расписанию», - говорится в сообщении.

Корректировка режима обслуживания рейсов обусловлена реконструкцией аэродромного комплекса, рулежной дорожки и взлетно-посадочной полосы (ВПП). Вторую очередь реконструкции инженерных сооружений в «Большом Савино» подрядчик намерен завершить в ноябре этого года.

Как сообщалось, в апреле 2018 года АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) победило в конкурсе на реконструкцию аэродрома пермского аэропорта «Большое Савино» за 506,657 млн рублей. Финансирование работ осуществляется полностью за счет федерального бюджета. Заказчиком работ выступает подконтрольное Росавиации ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Подрядчик должен построить перроны аэровокзального комплекса, освещение к ним, установить светосигнальное оборудование, рулевые пути, кабельные канализацию и переходы, а также возвести ряд иных инженерных конструкций. Срок проведения работ - с 23 апреля 2018 года по 30 ноября 2019 года.

Расходы по реконструкции инженерных сооружений аэропортового комплекса АО «Международный аэропорт «Пермь» («Большое Савино»), заложенные в проекте федерального бюджета на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов, в 2019 году предполагаются на уровне 463,3 млн рублей. Средства будут направлены через Фонд развития.

В июле 2019 года глава Росавиации Александр **Нерадько** поручил до конца текущего года завершить реконструкцию инженерных сооружений авиаузла, которая проходит с отставанием от графика на 1,5 месяца. Отставание, по данным «Стройтрансгаза», связано с изменением проектного решения, а также с плохими погодными условиями, которые потребовали высушивания почвы для заливки бетона.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Новая Колхида» (структура холдинга «Новпорт» Романа Троценко) владеет 50% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Пермь», еще по 25% принадлежит АО «Корпорация развития Пермского края» и краевому министерству по управлению имуществом и земельными отношениями.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО» РЕШИЛА ПОКИНУТЬ ЕЩЕ ОДНА АВИАКОМПАНИЯ, В ЭТОТ РАЗ - ЯПОНСКАЯ JAL

Авиакомпания Japan Airlines (JAL), начиная с весенне-летнего расписания 2020 года, переведет все московские рейсы из Токио в «Шереметьево», сообщил аэропорт.

Сейчас JAL выполняет ежедневные полеты из столицы Японии в аэропорт «Домодедово».

«Одновременно с переводом рейсов в «Шереметьево» в 2020 году JAL планирует начать выполнение код-шеринговых рейсов совместно с авиакомпанией «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), - отмечает «Шереметьево».

JAL летает по маршруту Токио - Москва с 1967 года. Обслуживать рейсы в «Домодедово» начала в 2007 году, перебазировав их из «Шереметьево». В 2017 году объявила о начале сотрудничества с «Аэрофлотом».

По данным осведомленного источника «Интерфакса», решение JAL вызвано тем, что к Олимпийским играм 2020 г. перевозчик получил слоты для полетов в Москву из аэропорта Ханеда - самого близкого к Токио. До этого JAL использовал другой аэропорт Токио - Нарита.

«Слоты были выделены в Ханеде при условии развития сотрудничества с национальным перевозчиком России. В результате право на полеты в Москву из Ханеды получили «Аэрофлот» и JAL», - сказал собеседник агентства.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6877442>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; АЭРОПОРТ КОЛЬЦОВО ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ BOEING-787 DREAMLINER И AIRBUS A350

Международный аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») первый среди региональных аэропортов России получил разрешение Росавиации на эксплуатацию воздушных судов Boeing-787 Dreamliner и Airbus A350, а также их модификаций, сообщает пресс-служба аэропорта.

«Соответствующая запись была внесена в свидетельство о государственной регистрации аэродрома», - говорится в сообщении.

Оба типа воздушных судов являются широкофюзеляжными дальнемагистральными авиалайнерами. Boeing-787 Dreamliner вмещает от 240 до 330 пассажиров и способен летать на расстояние до 14 тыс. км. A350 вмещает до 336 пассажиров и может совершать беспосадочные полеты протяженностью более 18 тыс. км.

Аэропорт «Кольцово» может принять практически все типы пассажирских воздушных судов, среди которых различные модификации самолетов Boeing, Airbus, Embraer, ATR и других.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает с порядка 60 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ural-news/6877051>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; РОСТ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ЗАМЕДЛИЛСЯ В АВГУСТЕ ДО 2%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в августе 2019 года увеличила перевозку пассажиров на 2% по сравнению с августом 2018 года, до 1,1 млн пассажиров, показав самый медленный рост с начала года, следует из сообщения пресс-службы авиакомпании.

На внутренних линиях перевезено 583 тыс. человек, на международных - 515 тыс. человек.

Всего по итогам января-августа «Уральские авиалинии» перевезли 6,4 млн пассажиров, что на 6% больше показателя того же периода прошлого года. Компания перевезла 3,2 млн человек на внутренних линиях и столько же на международных.

Августовский рост перевозок пассажиров оказался самым скромным с начала года. В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» не стали комментировать, повлияла ли аварийная посадка A321 на кукурузное поле в Подмосковье на эти показатели.

Для сравнения, в июле перевозка выросла на 7% (1,069 млн человек), а в мае - на 12% (820,838 тыс. человек), а по итогам августа прошлого года - на 12% к августу 2017 года, до 1,078 млн человек.

Утром 15 августа Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший рейс из «Жуковского» в Симферополь, совершил аварийную посадку на кукурузном поле неподалеку от места вылета. На борту лайнера было 226 пассажиров и семь членов экипажа, все остались живы. Причиной происшествия стало попадание птиц в оба двигателя самолета. Airbus восстановлению не подлежит.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; РОССИЯНЕ СТАЛИ РЕЖЕ ЛЕТАТЬ В СИНГАПУР, ВЬЕТНАМ И НА КУБУ

Россияне стали реже покупать в 2019 году авиабилеты в Сингапур, Вьетнам и Гавану, свидетельствуют данные сервиса поиска авиабилетов Aviasales.

Эксперты поисковика проанализировали бронирования билетов с начала 2019 года и сравнили с прошлогодними данными.

Согласно исследованию, продажи авиабилетов в Сингапур сократились на четверть, в Хошимин - на 17%, в столицу Кубы Гавану - на 16%. «При этом средний чек в Сингапур за год вырос на 9%, до 41,6 тыс. рублей, в Хошимин - на 14%, до 31,9 тыс. рублей, в Гавану - на 4%, до 45,76 тыс. рублей», - сказали в Aviasales.

Россияне стали реже на 14% покупать авиабилеты в Варну, которые за год подорожали на 21% до 13,2 тыс. рублей. На 12% снизился спрос на Болонью, куда перелет из России обойдется в 19,9 тыс. рублей, это на 7%, чем в прошлом году.

Как отметили в пресс-службе сервиса, продажи авиабилетов в Гонконг снизились на 8%, при том, что сами авиабилеты подорожали на 13% до 29,45 тыс. рублей. Россияне стали на 7% реже летать и в Кишинев. Билеты из России в столицу Молдовы подорожали на 17% до 10 тыс. рублей. На 6% снизился спрос на авиабилеты в Кутаиси и Флоренцию. Стоимость перелета в Кутаиси составила 10,042 рубля (плюс 3%), а во Флоренцию - 18,4 тыс. рублей (плюс 9%).

Кроме того, в пределах 2-4% сократилось количество проданных авиабилетов в Харбин (Китай), Таллин, на Ибицу, в Эйлат и Страсбург. Средний чек на перечисленных маршрутах за год вырос от 1% до 17%.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.12; «ЮТЭЙР» ЗА 8 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 2,1%, ЗАГРУЗКУ КРЕСЕЛ - НА 4 П.П.

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) в январе-августе 2019 года увеличила перевозку пассажиров на 2,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 5,387 млн человек, сообщает пресс-служба авиаперевозчика.

Загрузка кресел составила 84%, увеличившись на 4 процентных пункта (п.п.).

«Авиакомпания трансформирует маршрутную сеть с фокусом на развитие региональных рейсов. На этих направлениях «ЮТэйр» добивается хорошей загрузки и финансового результата за счет гибкой тарифной сетки», - приводятся в сообщении слова президента «ЮТэйр - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

«ЮТэйр» входит в топ-10 авиакомпаний России по пассажирообороту. В 2018 году авиакомпания перевезла 7,96 млн человек, в 2019 году планирует увеличить перевозки на 12%, до 8,9 млн пассажиров. В парке перевозчика 50 магистральных воздушных судов Boeing и 15 региональных ATR-72.

ТАСС; 2019.09.13; КОМАНДЫ СТУДЕНТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ПОБЕДИЛИ В СОРЕВНОВАНИЯХ «АКВАРОБОТЕХ» В ПРИМОРЬЕ

Представители вузов из Владивостока взяли первые места в обоих направлениях вторых Всероссийских соревнований по морской робототехнике среди студенческих команд «Аквароботех-2019». Команда Дальневосточного федерального университета победила в направлении телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов (ТНПА), а студенты МГУ им. Невельского - в направлении автономных необитаемых подводных аппаратов (АНПА), сообщил в пятницу ТАСС пресс-секретарь Фонда перспективных исследований Андрей Ведута.

«Направление ТНПА: первое место [занял] Дальневосточный Федеральный университет, Владивосток; второе место - Санкт-Петербургский государственный Морской Технический университет; третье место - МГУ им. Невельского, Владивосток. Направление АНПА: первое место [занял] МГУ им. Невельского; второе место - Тихоокеанское высшее военно-морское училище им Макарова, Владивосток; третье место - Санкт-Петербургский государственный морской технический университет», - сообщил Ведута.

Студенческий этап соревнований открылся во Владивостоке во вторник, в них участвовали команды из Санкт-Петербурга, Севастополя, Северодвинска и Иркутска и других регионов. Подводные беспилотники, выполняя конкурсные задания, обследовали дно, искали и поднимали затонувшие объекты. Кроме того, они должны были найти подводный гараж и занять там положение, позволяющее заряжаться, передавать информацию и получать новые задания без всплытия.

Организатором соревнований является Фонд перспективных исследований при поддержке коллегии Военно-промышленной комиссии, Минпромторга, Минобороны, МЧС, **Минтранса**, Минобрнауки, Росгвардии, Объединенной судостроительной корпорации и других организаций.

Первые всероссийские соревнования по морской робототехнике, организованные ФПИ, прошли в августе - сентябре 2018 года во Владивостоке. В первенстве приняли участие 12 команд силовых ведомств, семь команд производителей и разработчиков морских роботизированных комплексов, девять команд российских вузов. Первое место в обеих номинациях телеуправляемых и автономных подводных роботов завоевали представители Дальневосточного федерального университета.

<https://tass.ru/obschestvo/6881900>

ГУДОК; 2019.09.12; РУТ (МИИТ) ОБЪЯВИЛ КОНКУРС

Российский университет транспорта пригласил школьников и студентов принять участие во всероссийском конкурсе исследовательских работ «Транспорт будущего», сообщил центр по связям с общественностью вуза. На первый отборочный этап принимаются как готовые работы, так и их концепты. Подать заявку можно даже в случае, если на данный момент еще не выбрана тема исследования. Оценку работам даст жюри, сформированное из профессорско-преподавательского состава транспортных вузов.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1477074>

ГУДОК; 2019.09.12; УНИВЕРСИТЕТСКАЯ СРЕДА ПРИГЛАШАЕТ ПЕДАГОГОВ

В сентябре в **Российском университете транспорта** и гимназии РУТ возобновляются занятия в рамках программы «Университетская среда для учителей». Для столичных педагогов общеобразовательных средних школ и профильных колледжей на площадках университета будут организованы семинары, лекции и мастер-классы.

Данный проект Департамента образования города Москвы, сообщает сайт РУТ, направлен на развитие взаимодействия преподавателей средних учебных заведений и московских вузов. Он знакомит учителей с передовыми достижениями современной науки и техники, инновационными образовательными технологиями и оказывает научно-методическую поддержку в организации образовательного процесса. В 2018-2019 учебном году в рамках проекта «Университетская среда для учителей» преподаватели получили опыт организации профессиональной подготовки учащихся, мотивации их к участию в олимпиадах, выполнении проектных и исследовательских работ. Тогда занятия посетили более 1200 педагогов московских школ.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1477086>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.12; ИМЕННЫЕ ДЕРЕВЬЯ; ИХ ПОСАДИЛИ В ПАМЯТЬ О ПОГИБШИХ

В Хабаровске, у мемориального комплекса Славы, состоялся митинг.

В торжественном мероприятии приняли участие ветераны войны и труда, труженики Дальневосточной магистрали, учащиеся школ района, студенты Хабаровского техникума железнодорожного транспорта, военнослужащие железнодорожных войск.

Руководители Дальневосточной железной дороги и ветеранских организаций поздравили ветеранов и участников митинга с Днем окончания Второй мировой войны, завершающие события которой происходили на Дальнем Востоке. Выступавшие отметили, что этот день – важный повод отдать дань уважения и памяти людям, которые ценой своей жизни приближали Победу.

Участники митинга возложили цветы к Вечному огню мемориального комплекса Славы, на котором высечены имена погибших в годы войны воинов–дальневосточников.

ОАО «РЖД» поддержало инициативу Общероссийского общественного движения «Зеленая Россия» в реализации проекта «Лес Победы», цель которого – посадить по дереву в память каждого из 27 миллионов погибших в годы войны. В парке железнодорожников были посажены именные деревья в память о погибших на войне железнодорожниках: старшем сержанте Хативи Хасанове, старшем лейтенанте Сергее Терешкевиче, старшем сержанте Федоре Литвинюке, гвардии старшем лейтенанте Павле Марунченко, старшем сержанте Николае Позевалкине.

Рядом с каждым саженцем разместили табличку с информацией о погибшем и его подвиге. Гости праздника выразили уверенность, что эта традиция будет продолжена.

<http://transportrussia.ru/item/5162-imennye-derevya.html>