



## Ежедневный мониторинг СМИ

14 ОКТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.10.14; ЖЕЛЕЗНЫЙ ДОГОВОР: МОСКВА И ЭР-РИЯД ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЯ НА \$2 МЛРД; СТРАНЫ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	3
РИА НОВОСТИ; 2019.10.13; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ СОТРУДНИЧЕСТВА С ОАЭ .....	3
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.10.14; ГРУЗЫ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ НА ЛИНИЮ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ИСПОЛЪЗУЕМУЮ «САПСАНАМИ»; ЭТО ВОЗМОЖНО ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ К 2026 ГОДУ .....	4
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.14; МЕЖДУ РОССИЕЙ И КАЗАХСТАНОМ ОБОСТРИЛСЯ УГОЛЬ; СПОР О ПОСТАВКАХ НА УКРАИНУ ВЫНЕСУТ НА МЕЖПРАВКОМИССИЮ .....	5
ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2019.10.14; ПОДШИПНИКИ ДОКРУТЯТ В МИНСКЕ; В МИНСКЕ ОБСУДЯТ ПОПРАВКИ, ЛЕГИТИМИЗИРУЮЩИЕ ПЕРЕХОД С РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ НА КАССЕТНЫЕ НА СЕТИ РЖД .....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО ПОМЕШАЕТ РОСТУ ТУРПОТОКА В ПЕТЕРБУРГ - РСТ .....	8
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ФАС ХОЧЕТ НОРМАТИВНО ЗАКРЕПИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР АЭРОПОРТОВ С ХЕНДЛИНГОВЫХ КОМПАНИЙ ИА REGNUM; 2019.10.11; ЧАСТНУЮ АВТОДОРОГУ ГАМБУРГ - ШАНХАЙ В РОССИИ НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2020 ГОДУ .....	9
РИА НОВОСТИ; ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2019.10.11; ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗАЙМУТ ДЕВЯТЬ ЛЕТ .....	9
ТАСС; 2019.10.11; ВТБ ВЫДАЛ ГАРАНТИЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ В ОБХОД ВОЛГОГРАДА .....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.10.11; ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» ОБСУДЯТ В ОКТЯБРЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ .....	10
ТАСС; 2019.10.11; РЕГИОНЫ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 84% ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД .....	11
ТАСС; 2019.10.11; ПО ИТОГАМ ДЕВЯТИ МЕСЯЦЕВ ЗАФИКСИРОВАНО СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ДТП С «ПЬЯНЫМИ» ВОДИТЕЛЯМИ .....	11
РИА НОВОСТИ; 2019.10.11; ЗА РАЗВИТИЕ СЕЛ ДОЛЖНО ОТВЕЧАТЬ ОДНО МИНИСТЕРСТВО, ЗАЯВИЛ ВОЛОДИН .....	12
ТАСС; 2019.10.11; ЭКСПЕРТ: ПЛАТФОРМА «АВТОДАТА» СТАНЕТ ИСТОЧНИКОМ АКТУАЛЬНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ УЧЕНЫХ И СТУДЕНТОВ .....	12
RNS; 2019.10.11; МИНПРОМТОРГ ОЖИДАЕТ ДЕСЯТИКРАТНОГО СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ ИЗ-ЗА БЕСПИЛОТНИКОВ .....	13
ТАСС; 2019.10.11; «АВТОНЕТ»: БОЛЕЕ 60% РОССИЯН ГОТОВЫ ПЕРЕСЕСТЬ НА БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ .....	13
ТАСС; 2019.10.11; В СТОЛИЧНЫХ АВТОБУСАХ ПОЯВЯТСЯ «УМНЫЕ» ВИДЕОКАМЕРЫ .....	14
ТАСС; 2019.10.11; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОТРАТИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ .....	14

---

ТАСС; 2019.10.11; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРОВАЛА 138 КМ ДОРОГ .14	
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.11; «ФОРУМ ПОКОЛЕНИЙ» СВЕЛ ЦЕЛЕВИКОВ	
РУТА И НАСТАВНИКОВ ИЗ РЖД.....	15
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.14; БЕГЛОВ РАЗРЕШИЛ ПОСТРОИТЬ	
НОВУЮ ТРАМВАЙНУЮ СЕТЬ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ; ГОРОД ГОТОВ	
ЗАПЛАТИТЬ ИНВЕСТОРУ ЗА ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИЮ 58 МЛРД РУБЛЕЙ.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.12; АВТОБУСЫ НЕ ДАДУТ	
ВОДИТЕЛЯМ ЗАЗЕВАТЬСЯ; «МОСГОРТРАНС» НАЧАЛ ПРИМЕНЯТЬ КАМЕРЫ	
И НЕЙРОСЕТЬ ДЛЯ КОНТРОЛЯ УСТАЛОСТИ СОТРУДНИКОВ .....	17
ТАСС; 2019.10.12; ПРОЕКТ ПОПРАВOK В ПДД ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ	
БУДЕТ ГОТОВ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ НЕДЕЛЬ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; КЛИЕНТОВ РЖД ИНТЕРЕСУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ	
РАЗВИТИЯ КОМПАНИЕЙ ПРИГРАНИЧНЫХ СТАНЦИЙ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ГЛАВА ТУВЫ ОБСУДИТ С ПРЕЗИДЕНТОМ	
МОНГОЛИИ ПРОДЛЕНИЕ Ж/Д КЫЗЫЛ-КУРАГИНО В ЭТУ СТРАНУ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; НОЧНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» БУДУТ КУРСИРОВАТЬ	
МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ПСКОВОМ С 1 НОЯБРЯ .....	20
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2019.10.11; «ПЛОМБА С ИНТЕЛЛЕКТОМ»	
ДО ПЕКИНА ДОВЕДЕТ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; АСТРАХАНСКАЯ ВЕРФЬ СПУСТИЛА НА ВОДУ	
ПОНТОН ДЛЯ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «АРК».....	23
ТАСС; 2019.10.13; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА ПРИНЯЛ	
ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС.....	24
ТАСС; 2019.10.11; АВИАРЕЙС МОСКВА - СИМФЕРОПОЛЬ СТАЛ САМЫМ	
ПОПУЛЯРНЫМ В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА .....	24
ТАСС; 2019.10.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ЗАПУСТИТ С 27 ОКТЯБРЯ	
ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АСТРАХАНИ В МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; «ИРАЭРО» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕГО	
НОВГОРОДА В САМАРУ .....	25
ТАСС; 2019.10.11; «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ТОМСКА	
В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ВЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В	
АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА БЕЗ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ.....	26
ТАСС; 2019.10.11; «ТУВА АВИА» ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ ДВА САМОЛЕТА	
НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ЛИНИИ .....	26
ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; КАТАСТРОФА SSJ-100 «АЭРОФЛОТА» СВЯЗАНА С	
ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ФАКТОРОМ, А НЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ САМОЛЕТА -	
МАНТУРОВ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2019.10.13; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ ВЫЯВИЛИ	
НЕДОЧЕТЫ ПРИ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX.....	27

### ПУБЛИКАЦИИ

#### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ПОСТНИКОВА ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.10.14; ЖЕЛЕЗНЫЙ ДОГОВОР: МОСКВА И ЭР-РИЯД ПОДПИШУТ СОГЛАШЕНИЯ НА \$2 МЛРД; СТРАНЫ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Одним из ключевых соглашений в ходе визита Владимира **Путина** в Саудовскую Аравию станет подписание контракта по строительству железнодорожных веток из Эр-Рияда и Янбу в порты Джидда и короля Абдуллы, рассказали «Известиям» источники в российской делегации и в РЖД. Общая сумма запланированных сделок — \$2 млрд. Визит лидера РФ пройдет на фоне очередного обострения на Ближнем Востоке, которое спровоцировали взрывы на иранском нефтяном танкере Sabiti у побережья Саудовской Аравии. Однако на сотрудничестве Москвы и Эр-Рияда этот инцидент не скажется: как заявил **Владимир Путин**, партнерство двух стран носит стратегический характер и развивается «по всем направлениям достаточно энергично».

Одним днем

Проекты, договоренности о которых должны быть достигнуты в понедельник, будут реализованы как в России, так и в Саудовской Аравии. Одним из них станет сделка между Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), «Российскими железными дорогами» (РЖД) и Саудовской железнодорожной компанией (Saudi Railway Company, SAR), уточнил собеседник «Известий» в РЖД. Стороны планируют вместе строить линию «Эр-Рияд — Порт Джидда», а также железнодорожное соединение между портами западного побережья страны (в рамках строительства «саудовского сухопутного моста», который соединит Красное море и Персидский залив), подтвердил источник в делегации РФ. В частности, планируется проложить линию между промышленным городом Янбу и портом короля Абдуллы.

Как подчеркнул источник «Известий» в делегации, стороны также заинтересованы в строительстве, модернизации и реконструкции железнодорожных путей в рамках Vision 2030 — программы диверсификации экономики Саудовской Аравии, направленной на снижение ее нефтезависимости. Кроме того, партнеры обсудят вопросы поставок российских систем для обеспечения безопасного движения поездов, а также обучения саудовских специалистов в РФ.

Российско-саудовский форум пройдет одним днем. Ожидается, что его посетят около 300 участников с обеих сторон. По данным «Известий», на мероприятии ожидают министра энергетики Александра Новака, главу Минсельхоза Дмитрия Патрушева, а также руководство крупнейших корпораций РФ, в числе которых Алексей Лихачев («Росатом»), Александр Дюков («Газпром нефть»), Олег Белозеров (РЖД), Владимир Евтушенков (АФК «Система») и Андрей Гурьев («ФосАгро»).

<https://iz.ru/931753/ekaterina-postnikova-dmitrii-grinkevich/zheleznyi-dogovor-moskva-i-er-riiad-podpishut-soglasheniia-na-2-mlrd>

#### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.13; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ СОТРУДНИЧЕСТВА С ОАЭ**

Минпромторг РФ видит весомые перспективы для сотрудничества с Объединенными Арабскими Эмиратами в целом ряде областей транспортного машиностроения, сообщил на межправкомиссии двух стран глава российского ведомства Денис Мантуров.

«Весомые перспективы для сотрудничества мы видим в области транспортного машиностроения - в частности, **РЖД**, «Уралвагонзавод», «Трансмашхолдинг» и другие

обладают необходимым заделом для участия в проектах (арабских компаний - ред.). Предлагаем эмиратским партнерам обратить внимание на широкую линейку российской вертолетной техники, тем более что вы (партнеры - ред.) являетесь акционерами «Вертолетов России». Мы рассчитываем на прикладной характер взаимодействия по поставкам в интересах департамента транспорта Абу-Даби скоростных пассажирских судов», - сказал Мантуров.

По его словам, эмиратские коллеги выразили желание рассмотреть возможность строительства скоростного пассажирского катамарана под названием «Сапсан» и грузопассажирского тримарана по проектам, разработанным российским профильным Крыловским государственным научно-техническим центром. «Готовы обеспечить полное содействие в дальнейших переговорах в этом направлении. Хотел бы отметить заинтересованность наших партнеров в привлечении компетенций российской науки к обучению экипажей судов, навигации в сложных условиях. Подготовку предлагаем вести на основе российского тренажерного комплекса», - добавил глава Минпромторга.

В своем выступлении он также затронул практические результаты сотрудничества в автомобильной отрасли - прежде всего, по проекту Augus. В феврале этого года автомобиль был представлен высшему руководству Арабских Эмиратов в рамках выставки IDEX, было создано и приступило к работе совместное предприятие с участием холдинга Tawazun. Начата подготовка к продажам автомобилей, организации сервисного обслуживания в регионе Ближний Восток и Северная Африка, пояснил министр.

Кроме того, он отметил взаимный интерес в продвижении на рынок Эмиратов ближнемагистрального самолета SSJ100, среднемагистрального лайнера МС-21 и самолета-амфибии Бе-200. Важным аспектом в этой плоскости партнерства является готовность к развитию индустриально-технологического сотрудничества по проекту МС-21, подчеркнул Мантуров.

<https://ria.ru/20191013/1559734492.html>

### **ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.10.14; ГРУЗЫ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ НА ЛИНИЮ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ИСПОЛЬЗУЕМУЮ «САПСАНАМИ»; ЭТО ВОЗМОЖНО ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ К 2026 ГОДУ**

К декабрю 2019 г. в РЖД обсудят комплексный подход к использованию железнодорожной линии, по которой сейчас ходят скоростные поезда «Сапсан» маршрута Санкт-Петербург – Москва, такое решение записано в протоколе совещания у зампреда правительства Максима **Акимова** 16 сентября. «Ведомости» ознакомились с копией документа, его подлинность подтвердили два человека, знакомых с итогами встречи.

«Сейчас линия [Москва – Санкт-Петербург] исключена из грузового движения. Комплексный подход позволит сделать это направление более универсальным, восстановит экономические связи», – комментирует председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин и высказывает мнение, что на этом направлении целесообразно было бы возобновить курсирование местных пассажирских поездов, чтобы удобнее связать между собой населенные пункты. По мнению Иванкина, дополнительные инвестиции для комплексного подхода не потребуются: «Инфраструктура готова».

Обсуждается возможность вернуть грузовое движение на эту линию по окончании строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ), которая свяжет Москву и Санкт-Петербург, объясняет человек, знакомый с ходом обсуждения вопроса. (ВСМ еще не спроектирована, но ожидается, что появится к 2026 г.) Это не означает, что все «Сапсаны» перебросят на ВСМ – часть могут продолжить использовать на текущей линии наряду с грузовыми составами, продолжает он, а грузовые поезда – контейнеровозы на этой линии

курсируют и сейчас, но редко, увеличить их число не позволяют пассажирские поезда. Более того, РЖД планирует выпустить на линию еще больше «Сапсанов»: сейчас их средняя загрузка близка к 100%.

**Минтранс**, сказал его представитель, рассмотрит вопрос об использовании линии для перевозки грузов после того, как к нему поступят материалы от РЖД. Представитель РЖД от комментариев отказался.

Сейчас у РЖД 16 «Сапсанов», они курсируют между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом – до 30 поездов в сутки. В 2018 г. они перевезли 5,5 млн человек, в основном на маршруте Москва – Санкт-Петербург. В 2019 г. РЖД заключила с Siemens и «Уральскими локомотивами» (СП Siemens и группы «Синара») контракт на 13 десятивагонных «Сапсанов». РЖД их получит в 2022–2023 гг.

С появлением «Сапсанов» в 2009 г. грузовые поезда между Москвой и Петербургом курсируют по маршруту, длина которого 1150 км вместо 650 км, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Из-за этого многие грузоотправители перешли на автомобильный транспорт, продолжает он, ежегодно в обе стороны перевозится около 6 млн т грузов и 60% из них – щебень. Если грузовое движение вернется на прежнюю линию, грузоотправители смогут снизить расходы, но привлекательность автомобильного транспорта – с учетом структуры грузоперевозок – все равно будет выше, считает эксперт. Перспективы железной дороги он видит только в развитии контейнерных перевозок.

Член общественного совета при **Минтрансе** России Кирилл Янков считает, что на железнодорожной линии Москва – Санкт-Петербург могло бы появиться и высокоскоростное движение. Для этого потребуются дополнительные пути с эстакадами. Два пути можно было бы специализировать под высокоскоростное и скоростное движение и еще два – под грузовое и обычное пассажирское движение, рассуждает он. Такой вариант ВСМ в разы дешевле строительства новой трассы, подчеркивает Янков.

Сейчас рассматриваются четыре варианта трассы до Санкт-Петербурга, говорил начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД Дмитрий Катцын (его слова приводил ТАСС): два варианта строительства трассы, проходящей рядом с Великим Новгородом, и два – напрямую до Санкт-Петербурга. Приоритетный – трасса, идущая напрямую в Санкт-Петербург и не подходящая близко к Великому Новгороду, говорил собеседник «Ведомостей», близкий к РЖД.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/13/813563-gruzi-vernutsya-sapsanami>

### **КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.14; МЕЖДУ РОССИЕЙ И КАЗАХСТАНОМ ОБОСТРИЛСЯ УГОЛЬ; СПОР О ПОСТАВКАХ НА УКРАИНУ ВЫНЕСУТ НА МЕЖПРАВКОМИССИЮ**

По данным “Ъ”, Казахстан оценил потери от препятствий, которые Россия чинит в транзите местного угля на Украину, в \$11 млн в месяц. Евразийская экономическая комиссия уже признала действия Москвы созданием барьеров на рынке — вопрос будет обсуждаться на межправкомиссии России и Казахстана в начале недели. По мнению аналитиков, в качестве компромисса казахстанские компании могут получить возможность вывозить больше угля через порты РФ.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) заключила, что действия России, которая фактически котирует транзитные поставки угля из Казахстана на Украину, следует рассматривать как препятствие с «признаками барьера в рамках функционирования внутреннего рынка», сообщили “Ъ” в Министерстве торговли и интеграции Казахстана. В ЕЭК и Минэкономики не ответили на запросы “Ъ”. Разногласия планируется обсудить на заседании межправкомиссии РФ и Казахстана 14–15 октября.

С 1 июня экспорт угля и отдельных видов нефтепродуктов на Украину из России осуществляется только по разрешениям, выдаваемым Минэком. Ограничения формально

не касаются транзитных грузов, но на практике Россия фактически квотировала поставки через свою территорию (см. “Ъ” от 10 сентября).

Российская сторона признавала, что заявки Казахстана на транзит на Украину согласовываются не полностью, однако подчеркивала, что местные компании не вывозили даже одобренные объемы.

Казахстан поставляет на Украину в основном энергетический уголь марки Д и концентрат марок угля К+КЖ, используемый в коксохимической промышленности. «Консультации на уровне уполномоченных государственных органов России и Казахстана по решению данной проблемы продолжаются, но очевидных положительных результатов они пока не приносят»,— заявил “Ъ” замглавы Ассоциации горнодобывающих и горно-металлургических предприятий Казахстана Максим Кононов.

По его словам, в октябре Минэкономики РФ оставило квоты для поставок казахского угля на уровне сентября, согласовав лишь заявки двух компаний на перевозку 80 тыс. тонн угольного концентрата (смесь К+КЖ) и 6,6 тыс. тонн угля марки Д. «Заявки других компаний отклоняются без объяснения причин»,— рассказал господин Кононов.

По данным Министерства торговли и интеграции Казахстана, с июля по октябрь Минэкономики РФ согласовало транзит на Украину 320 тыс. тонн казахского угля при заявке 716 тыс. тонн.

Власти Казахстана оценивают ежемесячные потери предприятий страны в \$11 млн. В министерстве также добавляют, что убытки железных дорог страны (АО «КТЖ — Грузовые перевозки») от потери грузооборота составляют около 48,6 млн тенге (\$0,12 млн) в месяц. При этом за июнь—сентябрь поставки угля на Украину из Белоруссии, почти не имеющей собственных добычных мощностей, выросли до 1 млн тонн — это вдвое больше, чем за весь 2018 год. Как отмечали собеседники “Ъ” в отрасли, реэкспортом через Белоруссию пользуются многие российские угольные компании.

Кроме того, как отмечают в Министерстве торговли и интеграции Казахстана, ограничение экспорта на Украину привело к переизбытку товара на внутреннем рынке России, в результате чего и российские потребители начали отказываться от казахстанского угля, а цены существенно снизились. Например, группа компаний «Гефест» до ввода ограничений на поставки на Украину отгружала в Россию 100 тыс. тонн угля в месяц, теперь поставки сократились в 10 раз. «Казахстанские угольщики вынуждены искать дополнительные рынки сбыта, хотя по техническим характеристикам и в силу транспортной доступности украинский рынок является единственным приемлемым рынком»,— отмечают в министерстве.

Старший директор АКРА Максим Худалов полагает, что эти разногласия между Россией и Казахстаном будут устранены. «Насколько я знаю, жесткость регулирования сильно понизили, нельзя было ввозить только рядовые марки Т и А. Скорее всего, казахстанским производителям дадут больше квот на экспорт через российские порты»,— полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4125079>

### **ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2019.10.14; ПОДШИПНИКИ ДОКРУТЯТ В МИНСКЕ; В МИНСКЕ ОБСУДЯТ ПОПРАВКИ, ЛЕГИТИМИЗИРУЮЩИЕ ПЕРЕХОД С РОЛИКОВЫХ ПОДШИПНИКОВ НА КАССЕТНЫЕ НА СЕТИ РЖД**

На 71-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, которое завтра начнется в Минске, будет обсуждаться предложение **Минтранса России** как регулирующего национального органа о замене на российской железнодорожной сети роликовых подшипников на кассетные.

Напомним, решение об обязательном оборудовании при капитальном ремонте грузовых вагонов кассетными подшипниками с 1 января 2021 года было принято на 68-й Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств - участников

Содружества, состоявшейся в сентябре. За переход на новый тип подшипников высказались и члены Комиссии по безопасности движения Совета по железнодорожному транспорту СНГ, проходившей в то же время в Душанбе.

Вопрос обязательного использования кассетных подшипников на пространстве 1520 регулируется требованиями «Руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1520 мм)», принятого на территории стран Совета по железнодорожному транспорту. Согласованное в комиссиях Совета решение о внесении в этот документ соответствующих изменений стоит на повестке дня 71-го заседания Совета. После утверждения необходимость замены роликовых подшипников на кассетные вступит в законную силу только на территории России, что специально оговаривается в изменениях к документу. Железнодорожные администрации других государств к аналогичным изменениям у себя пока не готовы.

Как пояснил руководитель ВРК-3 Алексей Брагин, эффективность замены роликовых подшипников на кассетные не вызывает сомнений.

«Сегодня 77% всех отцепок в текущий отцепочный ремонт (ТОР) происходят по причине неполадок в буксовом узле, а вагон с колесными парами, оборудованными кассетными подшипниками, отцепляется в пять раз реже. Такие неполадки влияют на безопасность движения, - отметил он. - Роликовые подшипники устарели».

В 2018 году отцепки из-за неисправности буксовых узлов с роликовыми подшипниками составили 35 случаев на тысячу, а с кассетными - семь случаев. Гарантийный срок службы роликовых подшипников три года, а кассетных - 16 лет. При установленной сейчас периодичности проведения среднего ремонта колесной пары в пять лет наличие в их комплектации роликовых подшипников сокращает это время до трех лет, после которых требуется внешнее вмешательство и снимается гарантия производителя. В Управлении вагонного хозяйства отмечают, что эксплуатация кассетных подшипников уменьшает интенсивность износа гребня колес и позволяет использовать их с гарантией до восьми лет вместе с подшипником, а без них всего три года. Сейчас 89% парка грузовых вагонов приписки РФ (1,148 млн на 1 сентября 2019 года) используют роликовые подшипники, которые, по мнению ОАО «РЖД» и вагоноремонтных организаций, являются одной из причин отцепок вагонов в ТОР, которая крайне неблагоприятно влияет на график движения.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора ВРК-1 Андрей Рогозин, неполадки в роликовом подшипнике, в отличие от других неисправностей, происходят во время движения, что вызывает грение буксового узла, срабатывание сигнализации о неполадках, ведет к остановке поезда для осмотра.

«А это - техническая неисправность наиболее тяжелых первой и второй категорий, которые ведут к задержке составов, и эта причина основная, которая приводит к таким тяжелым для движения последствиям, - говорит Андрей Рогозин. - К примеру, по ВРК-1 доля таких отцепок в ТОР составляет 78%».

Согласно мониторингу отказов технических средств за семь месяцев 2019 года, который проводит Управление вагонного хозяйства ОАО «РЖД», 50% всех отказов пришлось именно на буксовый узел, а в нем более 70% - это неисправность торцевого крепления подшипника.

Сейчас кассетные подшипники устанавливаются в основном на инновационных вагонах, у которых значительное сокращение отцепок в ТОР по сравнению с обычными. Как рассказал в сентябре на круглом столе в «Гудке» заместитель генерального директора по техническому развитию «Восток1520» Дмитрий Лосев, он сравнивал работу однотипных новых вагонов производства Тихвинского вагоностроительного завода с кассетными и роликовыми буксами. По отказам технических средств при следовании в составе поездов на полигоне надежность кассетного подшипника оказалась в 23 раза выше, что очень

важно в условиях высокой загруженности инфраструктуры. При этом и стоимость владения колесной парой на кассетной буксе на 1 тыс. км оказалась почти в пять раз ниже. «Сейчас подготовлена подробная дорожная карта реализации этой меры и создана рабочая группа, которая будет рассматривать все вопросы перевода на кассетные подшипники. Задача сложная, и мы срок ее решения оцениваем в период 10-15 лет, хотя, к примеру, в Китае на это ушло всего три года», - говорит начальник Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры Михаил Сапетов.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО ПОМЕШАЕТ РОСТУ ТУРПОТОКА В ПЕТЕРБУРГ - РСТ**

В Российском союзе туриндустрии (РСТ) обеспокоены предложением российских авиакомпаний ограничить будущий режим «открытого неба» в петербургском аэропорту Пулково, сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» в пятницу вице-президент организации Леонид Флит.

«Пулково еще не успел получить разрешение на режим «открытого неба», а его уже пытаются ограничить. Так, российские авиакомпании направили в **Минтранс** предложение разрешить иностранным перевозчикам полеты из аэропорта только в города, которые находятся не ближе 200 км от тех, в которые летают российские компании», - сказал он.

В организации подчеркивают, что подобная мера не даст планируемого увеличения потока туристов в Санкт-Петербург.

«Эксперты турбизнеса просят **Минтранс** не ограничивать никакими рамками данный режим и разрешить компании «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) получить седьмую степень свободы воздушного пространства. Тем самым Пулково может стать первым в России аэропортом, из которого иностранные компании смогут совершать перелеты без посадки в стране регистрации перевозчика», - заключили в РСТ.

Как подчеркнул эксперт, в этом случае рост конкуренции позволит снизить цены на авиабилеты не только для жителей Петербурга, но и других городов России.

Ранее вице-премьер РФ **Максим Акимов** поддержал инициативу по режиму «открытого неба» в петербургском аэропорту «Пулково». «Речь идет о предоставлении «седьмой свободы» при полетах из Петербурга и в обратном направлении по ряду международных маршрутов. Это позволит перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране регистрации перевозчика.

В свою очередь «Воздушные ворота северной столицы» внесли на утверждение в **министерство транспорта РФ** список стран, куда перевозчики смогут летать по «седьмой свободе воздуха».

В список ВВСС вошли 33 страны: Австрия, Бельгия, Болгария, Великобритания, Германия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония.

Если перечень будет одобрен, то выполнять перелеты из указанных стран смогут не только Ryanair, EasyJet и Wizz Air, которые уже подали заявки на полеты из аэропорта «Пулково» по «седьмой свободе воздуха», но и другие перевозчики.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ФАС ХОЧЕТ НОРМАТИВНО ЗАКРЕПИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР АЭРОПОРТОВ С ХЕНДЛИНГОВЫХ КОМПАНИЙ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) подготовила проект правил недискриминационного доступа к инфраструктуре аэропортов, в котором последним будет разрешено взимать инфраструктурный сбор с хендлинговых операторов - компаний, которые занимаются уборкой воздушных судов, транспортировкой питания и пассажиров.

«Инфраструктурный сбор не входит в перечень действующих регулируемых аэропортовых сборов. Оснований для его уплаты авиакомпаниями не усматривается. Вместе с тем введение такого сбора в отношении организаций, оказывающих коммерческие услуги в аэропортах в пользу главного оператора, предусматривается проектом правил недискриминационного доступа, разработанным ФАС России и находящимся на стадии согласования с ведомствами», - сообщил «Интерфаксу» представитель ФАС.

Этот механизм, по его словам, «будет способствовать развитию конкуренции в аэропортах и снижению ценового давления на авиакомпании».

Комментарием **Минтранса** РФ «Интерфакс» не располагает.

По данным газеты «Коммерсантъ», некоторые российские аэропорты - «Домодедово», «Пулково», «Кольцово» (Екатеринбург), «Платов» (Ростов-на-Дону), аэропорты Владивостока, Симферополя и Краснодара - уже несколько лет взимают инфраструктурный сбор с хендлинговых компаний, при этом законодательно это не оформлено. Сбор также есть практически во всех иностранных аэропортах, включая СНГ, отмечает издание.

### **ИА REGNUM; 2019.10.11; ЧАСТНУЮ АВТОДОРОГУ ГАМБУРГ - ШАНХАЙ В РОССИИ НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2020 ГОДУ**

Строительство частной автодороги Гамбург-Шанхай в рамках реализации проекта «Меридиан» в России начнется в 2020 году. Самый протяженный российский участок придется на Саратовскую область - 633 км, заявил председатель совета директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов на заседании II Саратовского экономического форума.

По его словам, проект вошел в **план магистральной инфраструктуры**, утвержденный правительством РФ. В настоящее время ведутся переговоры с российскими банками и китайскими инвесторами.

«Они хотят не только инвестировать в строительство - хотят участвовать в стройке. Масштаб большой. Мы считаем, что большинство строителей должны быть российскими», - цитирует представителя компании «Интерфакс-Поволжье».

Предполагается, что даже при минимальном трафике «Меридиан» будет приносить региону 3,2 млрд рублей ежегодно, при среднем трафике дополнительный объем инвестиций оценивается в 15 млрд рублей, уточняет ИА «Свободные новости». Будет создано более 3,5 новых рабочих мест. Кроме того, планируется построить порт для отгрузки зерна в Иран.

<https://regnum.ru/news/2745963.html>

### **РИА НОВОСТИ; ЭДУАРД ДЕМЬЯНЕЦ; 2019.10.11; ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗАЙМУТ ДЕВЯТЬ ЛЕТ**

Проектирование и строительство нового моста через Волгу между Саратовом и городом-спутником Энгельсом потребуют около девяти лет, сообщила в четверг представитель компании-разработчика концепции будущего моста - ГК «Гео-проект» Ирина Кузнецова.

«Предполагается строительство дороги первой категории, четырехполосное движение транспорта с центральной разделительной полосой. Предположительные сроки строительства с начала строительства - семь лет. Проектирование займет в среднем два года», - сказала она журналистам в рамках Саратовского экономического форума.

По ее словам, в рамках проектирования будут производиться также археологические изыскания, поскольку мост планируется построить в районе памятника культурного наследия «Увек».

По ее словам, стоимость строительства моста оценивается примерно в 78 миллиардов рублей. «Сейчас прорабатывается вопрос финансирования данного объекта, возможно, и в рамках государственно-частного партнерства, и есть варианты федерального софинансирования (с областным) ... Намечено рассмотрение данной концепции в **Росавтодоре**, где будет принято решение о дальнейшем финансировании», - отметила Кузнецова.

Ранее председатель правления Национального центра развития ГЧП, председатель совета директоров ООО «Автодор-Инвест» Павел Селезнев в рамках форума в Саратове в четверг заявил, что масштабное строительство нового моста через Волгу протяженностью около 8 километров планируется в рамках государственно-частного партнерства.

Губернатор Валерий Радаев, 25 сентября выступая в Совете Федерации на «часе субъекта РФ», попросил сенаторов поддержать включение строительства нового моста через Волгу стоимостью свыше 70 миллиардов рублей в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. Глава региона отмечал, что нынешний мост, которому более полувека, устарел морально и физически, а современное сооружение позволит снять транспортную напряженность агломераций Саратов-Энгельс для максимального использования потенциала международного транспортного коридора «Север — Юг».

<https://realty.ria.ru/20191011/1559656008.html>

### **ТАСС; 2019.10.11; ВТБ ВЫДАЛ ГАРАНТИЮ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ В ОБХОД ВОЛГОГРАДА**

Банк ВТБ выдал гарантию в размере 1,8 млрд рублей на строительство участка трассы в обход Волгограда, благодаря которому уменьшится количество машин в черте города, сообщили в пятницу журналистам в пресс-службе ВТБ.

«ВТБ установил АО «Донаэродорстрой» кредитно-документарный лимит на сумму 10 млрд рублей сроком на один год. Генеральный подрядчик уже получил гарантию в размере 1,8 млрд рублей для обеспечения государственного контракта по строительству и реконструкции участков автомобильной дороги Р-22 «Каспий» и автомобильной дороги М-4 «Дон - Тамбов - Волгоград - Астрахань», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, новый участок трассы пройдет в обход Волгограда, благодаря чему уменьшится поток транзитного транспорта в черте города, снизится нагрузка на городскую транспортную сеть и улучшится экологическая обстановка.

«Донаэродорстрой» образовалась в 1991 году, предприятие имеет как отечественную, так и зарубежную технику для выполнения работ в объеме до 9 млн куб. м в год. Общая мощность имеющихся АБЗ позволяет выпускать до 400 тыс. т асфальтобетона в год.

Губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров ранее назвал дорогу в обход Волгограда стратегическим проектом не только в дорожной сфере региона, но и важной составляющей в развитии транспортного коридора Север-Юг.

<https://tass.ru/ekonomika/6989367>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.11; ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» ОБСУДЯТ В ОКТЯБРЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ**

Вопросы реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» будут рассмотрены в ходе всероссийского семинара-совещания, который пройдет 15 октября в Екатеринбурге, сообщили РИА Новости в ГУОБДД МВД России.

В работе семинара примут участие руководители Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, а также начальники всех региональных подразделений Госавтоинспекции.

Участники мероприятия обсудят наиболее актуальные проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, рассмотрят ход реализации принятых

государственных стратегических программ и выработают дополнительные меры по повышению безопасности на дорогах.

В этот же день в ходе семинара-совещания пройдет пленарное заседание, в котором примут участие руководители МВД России. На нем будет определён вектор дальнейшей деятельности Госавтоинспекции по реализации государственных стратегических программ и проектов на ближайшую перспективу, рассказал РИА Новости начальник отделения пропаганды БДД ГУОБДД МВД России полковник полиции Антон Белан.

По его словам, основная часть семинара-совещания пройдет в формате «круглых столов», на которых будут обсуждаться выполнение новых требований по допуску водителей к участию в дорожном движении, повышение безопасности пассажирских перевозок, перспективы развития системы автоматических комплексов фиксации нарушений ПДД, формирование законопослушного поведения участников дорожного движения и другие актуальные темы.

«Открытые дискуссионные площадки позволят руководителям региональных управлений Госавтоинспекции обменяться опытом участия в реализации как федеральных, так и региональных программ, обсудить проблемные вопросы и выработать оптимальные пути их решения», - отметил Белан.

<https://ria.ru/20191011/1559679215.html>

### **ТАСС; 2019.10.11; РЕГИОНЫ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 84% ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД**

Российские регионы выполнили более 84% дорожных работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в пресс-службе «Росавтодора».

«По состоянию на 9 октября 2019 г. в российских субъектах выполнено более 84% работ по устройству дорожного покрытия. При этом несколько регионов уже полностью завершили данные мероприятия. Например, в их числе — Белгородская, Воронежская, Пензенская, Тульская, Мурманская, Томская области», - говорится в сообщении пресс-службы.

В «Информавтодоре» также уточнили, что более 90% работ по укладке дорожного покрытия выполнено более, чем в двух десятках российских субъектов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-vypolnili-bolee-84-doroznyh-rabot-po-nacproektu-bkad>

### **ТАСС; 2019.10.11; ПО ИТОГАМ ДЕВЯТИ МЕСЯЦЕВ ЗАФИКСИРОВАНО СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ДТП С «ПЬЯНЫМИ» ВОДИТЕЛЯМИ**

Число ДТП с участием «пьяных» водителей за январь-сентябрь 2019 года снизилось на 12% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, сообщили в Госавтоинспекции.

«За 9 месяцев на российских дорогах с участием водителей с признаками опьянения (как находившиеся в состоянии опьянения, так и отказавшиеся от медицинского освидетельствования, - прим.) было зафиксировано 13 577 ДТП, что на 12% ниже, чем за аналогичный период прошлого года. В этих ДТП погибли 2876 и пострадали 18 764 человека, что соответственно на 24,2% и 10,6% ниже, чем за аналогичный период прошлого года», - рассказали в Госавтоинспекции.

Профилактике ДТП с участием водителей в состоянии опьянения может способствовать проверка будущих водителей на алкоголизм, посчитали недавно в Минздраве РФ. В ведомстве предложили ввести обязательную сдачу анализов на наличие психоактивных веществ в организме и пристрастие к алкоголю для претендентов на получение

водительских прав. Соответствующие изменения в приказ Минздрава сейчас проходят согласование в Минюсте.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/po-itogam-devati-mesacev-zafiksirovano-snizenie-cisla-dtp-s-panymi-voditelami>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.11; ЗА РАЗВИТИЕ СЕЛ ДОЛЖНО ОТВЕЧАТЬ ОДНО МИНИСТЕРСТВО, ЗАЯВИЛ ВОЛОДИН**

Председатель Госдумы Вячеслав Володин на деловом завтраке Минсельхоза России в корпоративном университете Сбербанка выразил мнение, что за реализацию программы комплексного развития сельских территорий должно отвечать одно профильное министерство - Минсельхоз.

В своём выступлении спикер нижней палаты отметил, что в данный момент министерство сельского хозяйства выполняет роль координатора этой программы, но многие вопросы относятся к компетенции профильных министерств: вопросы строительства фельдшерско-акушерских пунктов (ФАП) и центральных районных больниц - к Минздраву, вопросы строительства школ на селе - к Минпросвещения, сельские дороги - к **Минтрансу**.

«Позиция государственной думы, о чем мы говорили при обсуждении программы, что было бы правильно, что министерство сельского хозяйства было ГРБСом (главным распределителем бюджетных средств) по этой программе, чтобы концентрировало и ресурсы, и вместе с этим была на министерстве сельского хозяйства ответственность за реализацию программы», - подчеркнул Володин.

Спикер Госдумы также выразил мнение, что должен появиться конкретный ответственный в лице одного министерства за реализацию программы.

«Сегодня эта ответственность размыта между большим количеством министерств. И если говорить о министерстве сельского хозяйства - да, они определяют целеполагание, они отвечают за реализацию этой программы, но рычагов влиять у них недостаточно», - добавил Володин.

<https://ria.ru/20191011/1559661902.html>

### **ТАСС; 2019.10.11; ЭКСПЕРТ: ПЛАТФОРМА «АВТОДАТА» СТАНЕТ ИСТОЧНИКОМ АКТУАЛЬНЫХ ДАННЫХ ДЛЯ УЧЕНЫХ И СТУДЕНТОВ**

Платформа «Автодата», которая создается в России для формирования национального массива данных в автосфере и развития новых сервисов и рынков, поможет актуализировать образовательные программы в вузах, а также улучшить разрабатываемые учеными технологии и продукты в области транспорта. Об этом в пятницу в кулуарах форума «Автонет 2019» в Москве ТАСС сообщил проректор по научной работе Национального исследовательского университета «МИЭТ» Сергей Гаврилов.

На форуме представители МИЭТ и инфраструктурного центра по развитию направления «Автонет» подписали соглашение о сотрудничестве в разработке программы поддержки образовательных проектов, которая предполагает предоставление вузам доступа к национальному массиву данных (платформа «Автодата»), сказал собеседник агентства.

«Платформа «Автодата» для нас находка, клад для разработки действительно нужных продуктов. <...> К примеру, едет по дороге машина. Повышается вибрация, которую регистрируют сенсоры и передают в сеть данные, через несколько дней что-то в каком-то агрегате пошло не так. Следовательно, есть возможность связать характеристики вибрации с будущими неисправностями, это отработка реальных ситуаций, позволяющая заносить правильные алгоритмы, обучать эти системы уже на примере реальных ситуаций», - сказал Гаврилов.

Представитель МИЭТ добавил, что работа с данными, которые регистрируются во время движения автомобилей, дополнит программы подготовки студентов инженерных специальностей в вузах и поможет аспирантам в проведении исследований. «Нашим

студентам интересно работать не с искусственно выдуманными задачами, а с данными реальных российских дорог», - заключил он.

На форуме «Автонет 2019» в пятницу состоялось подписание документа о принятии новых членов в проектный консорциум «Автодата.Рус», который был создан в России в сентябре для развития платформы «Автодата». Количество организаций и ведомств, представленных в нем, достигло 81. Среди учредителей консорциума Министерство промышленности и торговли РФ, Министерство цифрового развития РФ, НП «ГЛОНАСС», Роскосмос, Российская венчурная компания, инновационный центр «Сколково», МФТИ, Сколтех.

Проект национальной сервисной телематической платформы «Автодата» реализуется во исполнение поручения президента РФ Владимира **Путина**, объем финансирования до конца года составляет 325 млн руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/platforma-avtodata-stanet-istocnikom-aktualnyh-dannyh-dla-ucenyh-i-studentov---ekspert>

### **RNS; 2019.10.11; МИНПРОМТОРГ ОЖИДАЕТ ДЕСЯТИКРАТНОГО СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ ИЗ-ЗА БЕСПИЛОТНИКОВ**

Переход на беспилотные автомобили приведет к снижению числа погибших в ДТП по всему миру в 10 раз, заявил замглавы Минпромторга по автопрому Денис Пак, выступая на пленарной сессии форума «Автонет».

«Количество людей, которые ежегодно погибают в ДТП, превышает 1 млн 250 тысяч человек ежегодно во всем мире. По оценки экспертов, переход на полностью беспилотные технологии позволит снизить эту цифру примерно в 10 раз», — сообщил Пак.

Он добавил, что повышение автономности автомобилей только до 3-го уровня также позволит сократить расходы на топливо почти в 2 раза с нынешнего объема в \$1,5 трлн в год.

<https://rns.online/transport/Minpromtorg-ozhidaet-desyatokratnogo-snizheniya-smertnosti-na-dorogah-iz-za-bespilotnikov-2019-10-11/>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bespilotnye-tehnologii-mogut-v-10-raz-snizit-kolicestvo-dtp-v-mire---minpromtorg>

### **ТАСС; 2019.10.11; «АВТОНЕТ»: БОЛЕЕ 60% РОССИЯН ГОТОВЫ ПЕРЕСЕСТЬ НА БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ**

Более 60% россиян готовы пересесть на беспилотные автомобили. Такие данные приводятся в презентации рабочей группы Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет».

Основным преимуществом беспилотников, по мнению респондентов, стала возможность заниматься в дороге другим делом. Кроме того, россияне отметили безопасность беспилотного транспорта.

Компания «Яндекс», являющаяся участником эксперимента по эксплуатации беспилотников, сообщила, что использование беспилотных автомобилей для пассажирских перевозок в мегаполисах может начаться в 2023 г.

Сейчас в ряде регионов РФ проводится эксперимент по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Он рассчитан на три года. Сроки начала использования беспилотного транспорта будут определены по итогам эксперимента.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/boleee-60-rossian-gotovy-peresest-na-bespilotnye-avtomobili---avtonet>

### **ТАСС; 2019.10.11; В СТОЛИЧНЫХ АВТОБУСАХ ПОЯВЯТСЯ «УМНЫЕ» ВИДЕОКАМЕРЫ**

В общественном транспорте Москвы появятся «умные» видеокamеры, которые будут отслеживать состояние водителя. Об этом сообщается на сайте столичной мэрии.

Устройства будут сканировать лицо водителя и фиксировать признаки усталости.

«Это могут быть частое зевание, определенное положение век, мимика и другое. Помимо этого, система проследит, чтобы водитель во время поездки концентрировался на дороге и, например, не использовал мобильный телефон», – говорится в сообщении.

Если нейросеть зафиксирует какой-либо опасный признак, в кабине водителя прозвучит сигнал и сработает световое оповещение. При этом система автоматически отправит информацию дежурному диспетчеру, который проверит последнюю запись с камеры. При необходимости водителя снимут с маршрута и отправят к врачу.

«Благодаря системе онлайн-контроля над водителем мы сможем уменьшить количество аварий, связанных с человеческим фактором», – рассказал директор службы информационных технологий и связи Мосгортранса Дмитрий Ерзамаев.

Он уточнил, что камеры были успешно протестированы на нескольких маршрутах и в ближайшее время к новой системе будет подключен весь парк Мосгортранса, в котором сейчас более 8 тыс. автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-stolicnyh-avtobusah-poavatsa-umnye-videokamery>

### **ТАСС; 2019.10.11; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОТРАТИТ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ**

Власти Новосибирской области в 2020 году направят 4,5 млрд рублей на ремонт дорог, обустройство тротуаров и снижение количества мест концентрации ДТП. Об этом сообщил в пятницу **заместитель министра** транспорта и дорожного хозяйства области Сергей Ставицкий на общественном обсуждении регионального проекта «Дорожная сеть», входящего в **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»**.

«Общий бюджет, планируемый на финансирование мероприятий регионального проекта на 2020 год, составляет 4,5 млрд рублей, из которых 1,1 млрд рублей за счет федерального бюджета, 2,8 млрд - из областного бюджета, 541 млн за счет местных бюджетов городских округов Новосибирской области», - сказал Ставицкий.

Будут отремонтированы дороги и тротуары, укреплены обочины. Всего в 2020 году запланированы работы на 80 объектах, из них 27 - в Новосибирске. Планируется привести в нормативное состояние 120 км региональных автомобильных дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novosibirskaa-oblast-potratit-na-remont-dorog-po-nacproektu-45-mlrd-rublej-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2019.10.11; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРОВАЛА 138 КМ ДОРОГ**

Томская область в числе первых в РФ завершила ремонт дорог по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД) - всего было отремонтировано свыше 130 километров дорог. До этого в регионе таких масштабных работ по ремонту дорожного полотна не проводились, сообщил в пятницу журналистам вице-губернатора Игорь Шатурный.

«Мы сегодня завершили все работы в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», - мы уже полностью приняли и оплатили все объекты. Та сумма, которая была выделена в рамках этого **нацпроекта** - 2,6 млрд рублей - в полном объеме потрачена, мы отремонтировали 138 км дорог. Работы выполнены качественно и раньше срока, так что мы одними из первых эту программу завершили», - сказал Шатурный.

Он уточнил, что благодаря национальному проекту удалось увеличить число дорог в нормативном состоянии с 26,5% до 29,5%, отремонтировать главные трассы в областном центре - центральный проспект Ленина и Иркутский тракт. «Не припомню, чтобы у нас такие (масштабные) ремонтные работы на такие суммы проводились - у нас в этом году областной дорожный фонд составляет 6 млрд рублей, никогда такого не было», - отметил Шатурный.

Главный дорожный объект за пределами областного центра - 40 километров дороги Томск - Каргала - Колпашево, которая проходит почти через все районы Томской области и является участком Северного широтного коридора (он связывает северный Урал и Западную Сибирь). «Есть положительные отзывы от жителей отдаленных районов Томской области - Колпашево, Чажемто, Подгорное, Каргасок», - отметил вице-губернатора.

Шатурный также сообщил, что в настоящее время власти региона совместно с жителями проводят анализ дорог региона, выбирают участки, которые будут внесены в дорожную программу в следующем году. Эту работу планируется завершить в ноябре.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tomskaa-oblast-otremontirovala-138-km-dorog-po-nacproektu-v-2019-godu>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.11; «ФОРУМ ПОКОЛЕНИЙ» СВЕЛ ЦЕЛЕВИКОВ РУТА И НАСТАВНИКОВ ИЗ РЖД**

Вчера в Москве завершился «Форум поколений», организованный Центральной дирекцией инфраструктуры (ЦДИ) ОАО «РЖД» для целевиков **Российского университета транспорта (МИИТ)**. В течение двух дней наставники, работающие в ЦДИ, вместе со студентами совершенствовали навыки коммуникации и лидерские качества. До конца ноября аналогичные форумы ЦДИ проведёт во всех отраслевых вузах. В прошлом году на IV Слёте молодёжи инфраструктурного комплекса в Сочи команда органа управления ЦДИ представила проект «Поколение Z – наставничество в инфраструктуре 2025». Авторы проекта, в частности, предложили провести на базе отраслевых вузов «Форумы поколений» с участием целевиков и наставников – работников структурных подразделений ЦДИ. Проект стал лауреатом слёта и был отмечен специальным призом начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергея Саратова.

Первый «Форум поколений» прошёл 9–10 октября в Москве. В мероприятии приняли участие 200 студентов выпускных курсов РУТ (МИИТ), обучающихся по целевым направлениям ЦДИ, а также 100 работников подразделений дирекции, занимающихся наставнической работой. Как рассказал заместитель начальника ЦДИ по кадрам и социальным вопросам Дмитрий Берсенёв, цель форума – повысить заинтересованность студентов в работе в ОАО «РЖД», показать им, что, придя на производство, они смогут рассчитывать на поддержку опытных кураторов.

«Ежегодно в дирекцию трудоустраиваются порядка 2 тыс. выпускников отраслевых учебных заведений. Мы понимаем, что поколение Z (родившиеся после 1995 года) – это наше будущее, именно эти ребята скоро будут составлять костяк рабочих коллективов. Поэтому мы стремимся развивать не только молодых сотрудников, но и студентов, – подчеркнул Дмитрий Берсенёв. – Форум – это площадка, где студенты могут познакомиться со своими потенциальными наставниками ещё во время обучения в вузе. Наставники своим примером показывают молодёжи, что, имея достаточную мотивацию и упорство, можно добиться высоких результатов в карьере».

По словам первого проректора РУТ (МИИТ) Валентина Виноградова, одно из главных преимуществ обучения в отраслевых вузах – тесная связь с работодателем.

В программе форума – мастер-классы по развитию эмоционального интеллекта, лидерских качеств и тренинг «Теория поколений как система координат в процессе

наставничества», организованные Корпоративным университетом РЖД, а также панельная дискуссия с руководством ЦДИ на тему «Секреты построения успешной карьеры» и игра «Что.Где.Когда.РЖД».

«Моя цель как наставника – передать накопленный опыт и знания молодым сотрудникам, рассказать им о преимуществах работы в компании, помочь адаптироваться на производстве. На железной дороге я работаю уже 19 лет. За это время у меня было 14 подопечных (в том числе двое сейчас). Надеюсь, в будущем смогу помочь и кому-то из ребят, присутствующих на форуме», – поделился с «Гудком» начальник участка Московской дистанции инженерных сооружений Егор Федин.

<https://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1480465>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.10.14; БЕГЛОВ РАЗРЕШИЛ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ТРАМВАЙНУЮ СЕТЬ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ; ГОРОД ГОТОВ ЗАПЛАТИТЬ ИНВЕСТОРУ ЗА ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИЮ 58 МЛРД РУБЛЕЙ**

Правительство Санкт-Петербурга подписало в пятницу концессионное соглашение с «Балтнедвижсервисом» (структура Газпромбанка и строительной компании АБЗ-1) о строительстве скоростной трамвайной линии. Она соединит микрорайон Славянка, поселок Шушары и станцию метро «Купчино».

Это второй в России концессионный проект в сфере городского пассажирского транспорта, говорит партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Первая концессия была также заключена в Санкт-Петербурге – на строительство трамвайной сети в Красногвардейском районе.

Строительство должно было начаться значительно раньше. Конкурс был объявлен еще в августе 2017 г., а победитель выбран в мае 2018 г. Но переговоры были приостановлены из-за выборов губернатора, рассказали два участника подготовки проекта. В сентябре уже в статусе губернатора Александр Беглов одобрил проект, сообщила его администрация.

Инвестору предстоит построить не менее 21 км трамвайных путей с пятью мостами и эстакадами, трамвайное депо и минимум 15 остановок, закупить и эксплуатировать не менее 21 трамвая. Средняя скорость движения составит 25 км/ч с учетом остановок, сообщила администрация, время в пути – 30–35 минут, вдвое быстрее, чем существующим наземным транспортом.

По условиям соглашения на этапе строительства бюджет Петербурга не вкладывает в проект, частные инвестиции составят минимум 25,9 млрд руб., а платить концессионеру город начнет на этапе эксплуатации – по первоначальным условиям конкурса не более 89,6 млрд за 30 лет. На конкурс было подано две заявки: «Балтнедвижсервис» предложил проект за 58 млрд руб., «Трамвайные пути Северной столицы» (консорциум с участием структуры ВТБ) – за 75,5 млрд. Представитель ВТБ отказался от комментариев.

Консорциум с Газпромбанком победил благодаря тому, что не просил включить в соглашение минимальную гарантированную доходность после 12 лет реализации проекта (если доходность оказалась бы ниже предусмотренной соглашением, потери был бы обязан компенсировать бюджет. – «Ведомости»), объясняет человек, близкий к одному из участников проработки проекта. «Финансовая модель позволила исходя из прогнозов будущего пассажиропотока добиться снижения эксплуатационного платежа более чем на треть», – утверждает представитель Газпромбанка.

Заняться городским транспортом собирается и ВЭБ.РФ: он подготовил программу его обновления в регионах на 2 трлн руб. с использованием фонда национального благосостояния, писал «Коммерсантъ». Работа по формированию комплексной программы модернизации общественного транспорта продолжается, ВЭБ.РФ рассматривает проекты в 40 регионах с применением разных инструментов: кредиты, государственно-частное партнерство (ГЧП) и лизинг, сообщил представитель ВЭБ.РФ.

Концессии в сфере городского транспорта остаются редкостью и сопряжены с многочисленными сложностями – рыночными, юридическими и техническими, говорит советник Dentons Владимир Килинкаров. Они одни из самых сложных, соглашается старший юрист Square Patton Boggs Константин Макаревич: такие проекты преимущественно муниципальные, а в связи с большой капиталоемкостью далеко не каждый муниципалитет, особенно без финансовой поддержки региона, может потянуть их. Чтобы стимулировать появление новых трамвайных проектов, требуются нормативные изменения, которые позволят учесть их специфику, считает Макаревич.

Тем не менее ГЧП в городском транспорте все более популярно и в ближайшие год-два появятся новые проекты, которые сейчас готовятся: это и трамвайные сети, и канатные дороги, и, возможно, автобусные парки, прогнозирует Килинкаров.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/13/813574-tramvainuyu-sankt-peterburge>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6991026>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.12; АВТОБУСЫ НЕ ДАДУТ ВОДИТЕЛЯМ ЗАЗЕВАТЬСЯ; «МОСГОРТРАНС» НАЧАЛ ПРИМЕНЯТЬ КАМЕРЫ И НЕЙРОСЕТЬ ДЛЯ КОНТРОЛЯ УСТАЛОСТИ СОТРУДНИКОВ**

Столичный «Мосгортранс» начал тестировать новейшую технологию контроля движения автобусов: нейронная сеть с помощью камер в кабине анализирует мимику лица, положение зрачков и движения век водителя. Если система решит, что работник устал, его предупредят световым и звуковым сигналом или снимут с маршрута. Похожую систему развивает и «Яндекс»: до конца года планируется оснастить 5 тыс. машин такси камерами, следящими за водителями. Эксперты говорят, что технологию еще нужно дорабатывать.

О начале применения новой технологии вчера сообщил портал мэрии Москвы и пресс-служба «Мосгортранса». На 36 маршрутах, работающих на северо-востоке столицы, в кабине автобусов установили камеры, следящие за лицом водителя. Нейросеть анализирует полученные данные, контролируя движение век, положение зрачков, изменение мимики лица, частое зевание. Система также «видит», если водитель смотрит в телефон. В критической ситуации в кабине сработает сигнал и световая сигнализация. «Система автоматически сообщит информацию диспетчеру, — рассказали в мэрии. — Он в свою очередь проверит инцидент, посмотрев последнюю запись с камеры. При необходимости водителя снимут с маршрута и направят на обследование».

Благодаря системе онлайн-контроля над водителем мы сможем уменьшить количество аварий», — рассказал директор службы информационных технологий и связи «Мосгортранса» Дмитрий Ерзамаев.

Система распознавания лиц в последние годы активно применяется в Москве. Весной 2018 года власти начали использовать камеры для задержания в метро и на вокзалах лиц, находящихся в федеральном розыске (“Ъ” рассказывал про это). В марте 2019 года судебные приставы объявили, что начинают по городским камерам вычислять и задерживать злостных должников. Нейросеть используется также ЦОДД для отбраковки фотографий автомобилей, неправильно распознанных дорожными камерами. Камеру по контролю работы водителей «Яндекс» продемонстрировал в мае 2019 года: нейросеть считывает 68 ключевых точек лица водителя, анализируя частоту моргания и наклон головы. Если водитель, по мнению системы, устал, ему приходит оповещение на смартфон, прием заказов ограничивается. Сейчас технология тестируется на 90 машинах партнеров «Яндекс.Такси». Ранее компания обещала к концу 2019 года оснастить такими камерами 5 тыс. автомобилей. Ежемесячно составляется список самых злостных нарушителей, к ним применяются дисциплинарные меры.

Технология контроля водителей не нова и уже хорошо себя зарекомендовала, говорит гендиректор Центра речевых технологий Дмитрий Дырмовский (ЦРТ, производит в том

числе системы распознавания лиц). «Понятно, что любая нейросеть может давать ложные срабатывания, но лучше уж лишний раз в кабине сработает лампочка, чем водитель заснет в дороге»,— говорит он. В пресс-службе ЦРТ добавили, что некоторые автопроизводители уже включают подобные системы в стандартный пакет оснащения. Пять-шесть лет назад подобные системы во время испытаний камеры регулярно «пропускали» засыпающих водителей, рассказал “Ъ” координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко. «Сейчас, уверен, технологии шагнули далеко вперед и способны на большее»,— говорит он.— Но если власти захотят подобные системы поставить на грузовики, то только за свой счет. Перевозчики за это платить не должны, мы и так несем огромные расходы».

«Я не против новых технологий, но пока к этой системе очень много вопросов»,— говорит президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.— Допустим, диспетчер понимает, что водитель засыпает. Что дальше? Высаживать всех пассажиров на ближайшей остановке, а автобус грузить на эвакуатор? А расписание потом как восстановят? Будет ли камера корректно считывать поведение водителя ночью в темной кабине? Пока что производители на эти вопросы ответа не дают». Он напомнил, что существуют нормы по труду и отдыху водителей, закрепленные приказом **Минтранса** №15 2004: через четыре часа нахождения за рулем нужно сделать 15-минутный перерыв, затем отдыхать каждые следующие два часа. «Если делать регулярный предрейсовый медосмотр водителей, контролируя режим труда и отдыха, то можно обойтись и без дорогостоящих нейросетей с камерами»,— говорит он.— Обходились же без них в советское время, автобусы ездили, аварийность была невысокая».

В будущем к системе подключат все 8,4 тыс. автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев «Мосгортранса».

Обязуют ли ставить такие системы остальных перевозчиков (они обслуживают 240 маршрутов, «Мосгортранс» — 800), в мэрии не сообщили. “Ъ” запросил стоимость оборудования, но ответа в «Мосгортрансе» не предоставили. В ГУП лишь уточнили, что планируется заключить трехлетний контракт на установку и обслуживание систем: подрядчика определят на открытом аукционе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4124548>

### **ТАСС; 2019.10.12; ПРОЕКТ ПОПРАВОК В ПДД ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ БУДЕТ ГОТОВ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ НЕДЕЛЬ**

МВД РФ и **Минтранс** в течение двух недель подготовят проект поправок в правила дорожного движения об электросамокатах и гироскутерах, после чего выйдут на общественное обсуждение. Об этом ТАСС сообщил начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин.

«В настоящее время мы [МВД и **Минтранс**] рабочем порядке согласуем позицию по данному вопросу в течение недели-другой, после чего начнется официальная процедура согласования с заинтересованными органами исполнительной власти, и одновременно будет вынесено на общественное обсуждение», - сказал он.

На вопрос ТАСС, произойдет ли расширение штатной численности ГИБДД в случае внесения соответствующих поправок, Митрошин ответил, что ведомство планирует справляться теми силами, которые имеются в настоящее время. «Какими силами располагаем, теми и будем справляться. За пешеходами как-то следим ведь», - сказал он, добавив, что пока неизвестно в связи с грядущими изменениями будут ли внесены соответствующие поправки в КоАП или будут применяться уже действующие статьи Кодекса об административных правонарушениях. Сейчас водители электрических транспортных средств наказываются как пешеходы - сумма штрафа составляет 500 рублей.

Ранее глава ГИБДД Михаил Черников сообщил в интервью ТАСС, что Госавтоинспекция до конца 2019 года проведет исследование и определится, стоит ли электросамокаты и гироскутеры признавать отдельной категорией транспортных средств. ГИБДД в этой связи провела социологический опрос о необходимости определения правового статуса водителям электрических транспортных средств. Более половины россиян считают, что определение правового статуса для данных участников дорожного движения ни к чему не приведет.

<https://tass.ru/obschestvo/6991998>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; КЛИЕНТОВ РЖД ИНТЕРЕСУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗВИТИЯ КОМПАНИЕЙ ПРИГРАНИЧНЫХ СТАНЦИЙ**

Клиенты ОАО «Российские железные дороги» интересуются возможностью включения в инвестиционную программу компании мероприятий по развитию инфраструктуры приграничных станций, расположенных на международных транспортных коридорах.

Рекомендацию компании представить анализ этого вопроса вынес комитет по стратегии, инвестициям и программам развития Совета потребителей РЖД, рассмотрев проект финансового плана компании на ближайшую трехлетку («Интерфакс» ознакомился с протоколом заседания, состоявшегося 7 октября).

В числе пограничных станций, требующих развития, участники рынка видят Гродеково (Приморский край) и Забайкальск на границе с КНР, Наушки (Бурятия) на границе с Монголией, через которую, в том числе, идет транзит в Китай, а также Дзержинская Новая (Калининград).

Кроме того, в части грузовых перевозок «Российским железным дорогам» рекомендовано представить расшифровку инвестиций, планируемых на обновление терминально-складского комплекса компании, а также комментарии об их увязке с федеральным проектом «Транспортно-логистические центры».

Также клиентов РЖД интересуют детальные планы вложений до 2025 г. (по годам и всем участкам) в рамках основных инфраструктурных проектов (I и II этапам модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, линии Артышта-Междуреченск-Тайшет на выходе из Кузбасса в восточном направлении, развитию контейнерного транзита за 7 суток, подходов к Северо-Западному и Азово-Черноморскому бассейнам) - причем «с указанием актуальных целевых показателей пропускных способностей (веса поезда по годам по каждому проекту)».

«В детальных планах целесообразно сопоставить новые сроки инвестиций со сроками, предусмотренными долгосрочной программой развития (монополии до 2025 г. - ИФ), представив пояснения касательно причин переноса сроков в случае их изменения», - отмечается при этом в протоколе.

В ходе обсуждения члены комитета поддержали идею «Российских железных дорог» по использованию всей чистой прибыли для финансирования CAPEX, без выплаты дивидендов по обыкновенным акциям, - для формирования стабильных долгосрочных условий к финансированию инвестиционной программы. Кроме того, они считают целесообразным рассмотреть законодательные инициативы РЖД по совершенствованию нормативных актов, упрощающих и ускоряющих проектирование и строительство объектов (для своевременной реализации комплексных инвестиционных проектов).

По итогам заседания его участники решили подготовить перечень вопросов по проекту финансового плана монополии на 2020-2022 годы для отправки в компанию, а также рекомендовать Совету потребителей сформировать рабочую группу с «Российскими железными дорогами» для обсуждения перечня участков «восточного полигона», имеющих приоритетное значение, развитие которых нужно запланировать при корректировке инвестиционной программы.

Также эта рабочая группа должна будет обсудить «комплекс технологических мероприятий, не требующих значительных инвестиций, но позволяющих обеспечить вывоз грузов, не дожидаясь окончания строительных работ». Речь, в том числе, идет о закупке локомотивов, имеющих поосное регулирование силы тяги, системах интервального регулирования поездов, оптимизации пассажирского движения.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ГЛАВА ТУВЫ ОБСУДИТ С ПРЕЗИДЕНТОМ МОНГОЛИИ ПРОДЛЕНИЕ Ж/Д КЫЗЫЛ-КУРАГИНО В ЭТУ СТРАНУ**

Глава Тувы Шолбан Кара-оол планирует в конце октября встретиться с президентом Монголии Халтмаагийном Баттулгой и обсудить проекты в транспортной отрасли.

«Мы хотим обсудить продолжение строительства железной дороги Курагино-Кызыл через Монголию в Китай», - сказал руководитель республики.

Ранее сообщалось, что ОАО «Российские железные дороги» планирует до конца года приступить к строительству железной дороги Кызыл-Курагино, которая должна связать Элегестское угольное месторождение с Транссибирской магистралью. Железная дорога будет строиться 4,5-5 лет.

В 2018 г. правительство РФ подписало распоряжение о заключении концессионного соглашения на строительство линии. Концедентом должно выступить **Федеральное агентство железнодорожного транспорта РФ**, концессионером - SPV-компания, в которой по 47,5% - у «Тувинской энергетической промышленной корпорации» Руслана Байсарова, владеющей лицензией на Элегест, и УК «Лидер», еще 5% - у РЖД. 15% инвестиций придется на собственные средства концессионера, остальное SPV займет. Плановый объем перевозок - 15 млн тонн в год.

Протяженность новой однопутной линии составит 410 км. Строительство будет вестись в гористой местности, что потребует прокладки 8 тоннелей общей длиной 11 км, возведения 127 мостов протяженностью около 16 км. Поезда будут водить тепловозы. Инвестиции в проект составят около 126,6 млрд руб. (без НДС, в ценах 2017 г.). Объем вложений могут быть и больше, говорил в апреле журналистам глава министерства транспорта РФ **Евгений Дитрих**.

В Монголии планируется строительство новой 547-километровой ж/д линии от Эрдэнэта до Овота, находящегося в 180 км от границы с РФ. Далее эту дорогу предполагается продлить до Кызыла через станцию Арц-Сурь на российско-монгольской границе. Длина этого участка ветки составит 215 км, он обеспечит выход на линию Кызыл-Курагино.

Уже существующая линия от станции Эрдэнэт в восточном направлении связывает ее с «центральной» участком Сухэ-Батор - Сайншанд - Замын-Уд, проходящим с севера на юг Монголии через столицу Улан-Батор. Сейчас идет его модернизация, что позволит развивать транзитные перевозки из РФ в КНР, Индию, Пакистан и другие страны региона.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; НОЧНЫЕ «ЛАСТОЧКИ» БУДУТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ПСКОВОМ С 1 НОЯБРЯ**

ОАО «РЖД» с 1 ноября 2019 года назначает дополнительную пару ночных скоростных поездов «Ласточка» между Санкт-Петербургом и Псковом, сообщает пресс-служба компании.

«Решение о введении дополнительной пары поездов принято с учетом стабильно высокого спроса у пассажиров на перевозки, а также для повышения качества обслуживания на этом маршруте», - отмечается в сообщении.

Ночные «Ласточки» N815/816 сообщением Петербург-Псков в исполнении «Премиум» (с улучшенной компоновкой мест) будут курсировать ежедневно с 1 ноября с отправлением в 23:30 мск с Балтийского вокзала в Петербурге и в 22:40 мск - с вокзала в Пскове. Прибытие в пункты назначения - в 3:00 мск в Псков, и в 2:10 мск в Петербург.

На маршруте «Ласточка» будет делать остановки в Гатчине, Луге, Плюссе и Стругах Красных. Продажа билетов на данные поезда уже открыта. Стоимость проезда зависит от времени, оставшегося до отправления поезда, и спроса пассажиров на выбранный рейс. Кроме того, на данные поезда будут действовать специальные тарифные предложения для различных категорий пассажиров.

В настоящее время между Петербургом и Псковом курсирует три пары поездов «Ласточка», отправляющихся во встречном направлении в утреннее, дневное и вечернее время.

### **РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2019.10.11; «ПЛОМБА С ИНТЕЛЛЕКТОМ» ДО ПЕКИНА ДОВЕДЕТ**

Объемы евро-азиатского сухопутного транзита с каждым годом растут. Вместе с ними растут и требования грузоотправителей к обеспечению вопросов безопасности перевозок и сохранности груза. О потребностях рынка в новом поколении запорно-пломбирующих устройств, иначе называемых «электронная пломба» и возможностях их производителей, на полях XXVIII Пленарного заседания КСТП мы беседуем с президентом группы компаний «Страж» Виктором Крыловым.

- Виктор Владимирович, вы на заседании КСТП «случайно» или есть серьезные причины вашего участия в работе этого международного органа?

- Наша компания активный участник Координационного совета по транссибирским транзитным перевозкам и обычно мы участвуем во всех заседаниях КСТП. А сегодня являемся еще одним из модераторов нового проекта КСТП - «Охранный поезд». Желание активно участвовать в работе КСТП вызвано еще и тем, что в вопросах международного транзита сегодня больше вопросов, чем ответов, а данная площадка является одним из эффективных форм обсуждения этих вопросов.

Проект «Охранный поезд» должен решить не только задачи сохранности, прослеживаемости грузов при транзитных перевозках, привлечения больших объемов перевозок, но и вопрос повышение доверия к Российским железным дорогам к отрасли логистики и перевозок, наконец, к нашему государству. Я думаю, что проект будет реализован в ближайшие полгода. Я говорю так уверенно, потому что основным элементом технического средства контроля сохранности и безопасности перевозок грузов является электронно-пломбирочное устройство, которое мы производим. И сегодня наша разработка является наиболее совершенным средством реализации целей проекта.

- Сколько транзитного потока сегодня идет с использованием вашей электронной пломбы?

- Применение нашей электронной пломбы «СИРИУС» в составе Системы контроля за транзитными перевозками «ГЛОНАСС-ТРАНЗИТ» началось в апреле 2016 года во исполнении Указа Президента РФ №1 от 01.01.16 г., а затем Указа Президента РФ № 290 от 24.06.19 г. Всего за этот период в рамках выполнения положений данных Указов опломбировано нашими электронными пломбами около семи тысяч транспортных единиц в том числе 2500 автофургонов и 4300 вагонов и контейнеров. Всего за время эксплуатации Системы электронного пломбирования по всем проектам опломбировано около 33 тысячи вагонов, контейнеров и автофургонов.

Кроме того, мы постоянно совместно с грузоотправителями, экспедиторами и охранными структурами тестируем пилотные проекты. Но их уже достаточно много, несколько десятков. Если говорить о полигоне Российских железных дорог, то с 2014 года мы постоянно взаимодействуем с ФГП ВО ЖДТ и ОАО «РЖД». Они активно используют нашу интеллектуальную пломбирочную систему Биглок. На тех контейнерах, которые были защищены такими устройствами, случаев хищений не наблюдалось. Криминальные структуры даже не приближаются к транспортным средствам, на которых висят наши «красные коробочки». Они уже знают, что это такое и боятся последствий.

Соответственно, эту проверенную годами систему с некоторой ее модернизацией под дополнительные требования заказчиков мы предлагаем и далее использовать при транзитных перевозках.

- Каким клиентам сегодня доступно такое пломбирование и где оно происходит?

- Пломбирование транзитных и санкционных грузов производится нашими специалистами на пунктах перехода границ РФ под контролем представителей **Ространснадзора**, а в дальнейшем и таможенных органов.

Пломбирование остальных грузов доступно всем желающим, тем более, что РЖД включило нашу систему пломбирования БИГЛОК в список устройств, разрешенных к применению на железнодорожном транспорте как основной пломбы грузоотправителя. Наши пилотные проекты мы проводим не только с перевозчиками и операторами, но стараемся привлекать к ним и конечных потребителей услуги перевозки груза. Конечно, при проведении пилотных перевозок наши партнеры высказывают и критические замечания и в первую очередь в отношении цены. Но стараемся разъяснять участникам рынка, что сравнивать стоимость системы «электронная пломба» со стоимостью механической пломбы неправильно. Нужно сравнивать стоимость системы перевозок с различными типами запорных устройств. По расчетам известных специалистов в области экономики транспорта, стоимость и эксплуатация системы электронного пломбирования значительно дешевле, чем эксплуатация систем с обычными запорными устройствами и экономический эффект от ее внедрения только на сети РЖД принесет 7,5 млрд. рублей в год.

Что касается процесса пломбирования остальных грузов, то оно происходит по определенной системе. На пункт отправки по графику прибывает специалист нашего предприятия или сервис-центра и доставляет пломбировочные устройства. Там же их навешивают и активируют. Больше к вагону или контейнеру подходить не надо, контроль процесса перевозки и безопасности груза происходит автоматически на пунктах контроля. Пломбы снимаются при выгрузке и так же передаются нашим представителям на местах.

В электронной пломбе «СИРИУС» для передачи служебной информации используется разработанная нами электронная система связи, работающая как по мобильной, так, при ее отсутствии, по спутниковой связи. Есть каналы ближней связи для работы с выносными датчиками и дочерними пломбировочными устройствами.

Электронное ЗПУ «СИРИУС», это фактически наша механическая пломба, которая уже 13 лет ездит по железным дорогам, но одетая в «электронную рубашку». Первичным элементом системы является силовая механическая пломба, вторичным - миникомпьютер, который контролирует ее целостность, маршрут, остановки и осуществляет связь с диспетчерскими и сервисными центрами.

- Управляющий центр локализован или существует несколько территориальных центров?

- Сервер управления может находиться в разных местах, как у нас, так и у заказчика. Сама система работает в любом пространстве через личные кабинеты пользователей. Главное, чтобы были задействованы все ее звенья: сервисный центр, который навешивает пломбу, диспетчерская группа, которая контролирует и анализирует поступающую с ЭПУ информацию, группа быстрого реагирования, которая выезжает на место в случае сигнала SOS.

- Система может работать за границами РФ?

- Где угодно. Сегодня остро стоит вопрос о прозрачности границ и применение электронной пломбы является ключевым звеном для его решения. Как только пограничники договорятся, она поедет с востока на запад, с запада на восток. Но это требует межправительственных соглашений. Есть национальные требования государственных служб, которые регулируют передачу информации с таких устройств на национальных территориях. Сегодня наша электронная пломба может беспрепятственно

перемещаться внутри РФ. В Казахстане ее вводят в ближайшее время. С Беларусью идут переговоры. Мы стоим накануне принятия решения, позволяющего им перемещаться на всем пространстве ЕАЭС. А если они поедут по ЕАЭС, это значит, они поедут и за его границы. Например, при следовании контейнерного маршрута из Китая в Польшу и далее или в обратном направлении нет смысла вешать одну пломбу до границы Польши, а дальше другую. Поедет, естественно, одна пломба от склада грузоотправителя до склада грузополучателя и это обеспечит сто процентную надежность и прослеживаемость перевозки в интересах клиента.

В принципе, решить проблему возможно через создание коридоров, как это практикуется в авиaperевозках. Есть, например, приграничный коридор 50 на 50 км. В этом коридоре груз видит и та, и другая сторона. И происходит передача. Такой принцип мы совместно с ФГП ВО ЖДТ РФ заложили в технологический процесс взаимодействия соседних подразделений при приеме-передачи между ними вагонов и контейнеров, находящихся под охраной и опломбированных нашими электронными пломбами.

- Кто занимается межгосударственными согласованиями в этом вопросе, и на какой стадии решения они находятся?

- Одна из площадок - это КСТП. Здесь ищут решения в рамках рабочей группы «Охранный поезд». Большая работа в этом вопросе сделана и планируется в рамках ЕАЭС. Существуют рабочие группы в ОАО «РЖД», в российской таможне, в Минтрансе. Но, к сожалению, их работа продвигается не так быстро, как бы хотелось и не публично. Присутствует эффект «лебедя, рака и щуки». Нет единого понимания вопроса.

- Кроме электронной пломбы какие продукты компании «Страж» могут быть интересны рынку транзитных перевозок и логистики в целом?

- Мы разрабатываем и массово производим пломбы и запорно-пломбирующие устройства разных моделей. У нас собственные производственные мощности, на которых серийно производится широкая номенклатура таких устройств. Это наша основная деятельность, которой мы занимаемся более 25 лет, постоянно решая новые задачи.

Наши уникальные технические решения, реализованные в выпускаемых нами ЗПУ, защищены 186 авторскими свидетельствами на изобретения, технические решения, полезные модели и т.д. Мы выпустили пять монографий по теме «технические средства защиты груза» и регулярно публикуемся в различных печатных изданиях и участвуем в конференциях. Но надо смотреть в будущее. Сегодня иметь в качестве средства защиты только механическую пломбу уже недостаточно. И наша сфера получила логическое развитие - электронная пломба.

Механическая пломба только фиксирует сам факт нарушения ее целостности. Но когда, где это произошло, совершенно непонятно. Невозможно выявить виновника инцидента, выяснить, кто несет ответственность. Еще 30 лет назад на железной дороге сделали попытку добавить к пломбе интеллект. И сегодня появилась пломба с интеллектом. Но оказалось, что теперь к началу ее массового внедрения не готово в основном сознание тех, кто принимает решения. Но постепенно накопится количество запросов на такое электронное устройство, а завтра отрасль уже не будет мыслить себя без электронной пломбы.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/plomba-s-intellektom-do-pekina-dovedyet/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; АСТРАХАНСКАЯ ВЕРФЬ СПУСТИЛА НА ВОДУ ПОНТОН ДЛЯ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «АРК»**

«Астраханское судостроительное производственное объединение» (АСПО, входит в группу «Каспийская энергия», CNRG Group, структура ОСК) спустило на воду грузовой понтон «АРК-21», сообщила пресс-служба CNRG Group в пятницу.

«На площадке АСПО состоялся спуск на воду несамоходного грузового понтона проекта ГРПН. Заказчиком судна является АО «Машпромлизинг», лизингополучателем и судовладельцем будет ООО «Судоходная компания «Арк», - говорится в сообщении. Отмечается, что строительство велось при сотрудничестве АСПО и завода «Лотос», входящих в состав судостроительного кластера Южного центра судостроения и судоремонта.

Грузовое судно «АРК-21» представляет собой несамоходный однопалубный понтон прямоугольной формы с подрезом корпуса в носовой и кормовой оконечностях. Корпус разделен двумя продольными и семью поперечными переборками с образованием балластных и сухих отсеков. Длина судна - 85,5 м, ширина - 16,5 м, высота борта - 4,5 м, осадка по грузовую марку - 3,11 м, водоизмещение по грузовую марку - 4,2 тыс. тонн, грузоподъемность - 3 тыс. тонн.

Понтон проекта ГРПН имеет класс Российского морского регистра судоходства и предназначено для перевозки палубных грузов (крупных негабаритных грузов) как по морю, так и по внутренним водным путям.

### **ТАСС; 2019.10.13; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС**

Новый терминал внутренних авиалиний хабаровского аэропорта в понедельник принял первый регулярный рейс. Самолет авиакомпании Nordwind из Москвы приземлился в Хабаровске в 12:30 местного времени (05:30 мск).

«Это первый регулярный рейс, который будет обслужен в новом терминале. С него начинается поэтапный перевод всех рейсов со старого терминала в новый, который завершится в конце месяца», - пояснил ТАСС представитель пресс-службы аэропорта.

Строительство нового терминала площадью 27,7 тыс. кв. м и пропускной способностью 3 млн человек в год началось в марте 2018 года. Общая стоимость проекта - 4,9 млрд рублей, из которых 3,9 млрд рублей - кредитные средства ВЭБ.РФ и Фонда развития Дальнего Востока. Запустил терминал президент РФ **Владимир Путин** во время Восточного экономического форума в сентябре.

Международный аэропорт Хабаровск (Новый) - это крупнейший авиаузел Дальневосточного федерального округа, ежегодно обслуживающий около 2 млн пассажиров. Программа его комплексного развития реализуется на условиях государственно-частного партнерства в рамках режима территории опережающего развития «Хабаровск», программа направлена на создание на базе аэропорта главного воздушного хаба Дальнего Востока и развитие прилегающих к нему территорий.

<https://tass.ru/v-strane/6995774>

### **ТАСС; 2019.10.11; АВИАРЕЙС МОСКВА - СИМФЕРОПОЛЬ СТАЛ САМЫМ ПОПУЛЯРНЫМ В РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА**

Авиамаршрут Москва - Симферополь с начала года стал самым популярным в России, на него приходится 7% проданных в стране билетов на самолеты. Об этом в пятницу сообщили журналистам в пресс-службе Министерства курортов и туризма Крыма со ссылкой на анализ сервиса путешествий «Туту.ру».

«Аналитики изучили данные по всем оформленным авиабилетам с вылетом в этом году до 10 октября и подвели предварительные итоги. Самым популярным российским авиамаршрутом в 2019 году стал Москва - Симферополь. На него приходится 7% всех проданных по стране билетов», - говорится в сообщении.

В среднем перелеты туда и обратно по этому маршруту обходятся в 11,5 тыс. рублей - на 5% дешевле, чем в прошлом году, отмечается в пресс-релизе.

В первую десятку рейтинга самых популярных рейсов в России также попал маршрут из Санкт-Петербурга в Симферополь.

<https://tass.ru/v-strane/6990464>

### **ТАСС; 2019.10.11; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ЗАПУСТИТ С 27 ОКТЯБРЯ ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АСТРАХАНИ В МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ**

Крупнейшая авиакомпания Юга России «Азимут» запустит с 27 октября первые рейсы из Астрахани в Минеральные Воды. Авиаперелеты будут выполняться три раза в неделю, сообщили в пятницу ТАСС в астраханском аэропорту.

«С 27 октября из астраханского аэропорта открывается новое направление - в Минеральные Воды. Полеты будут осуществляться три раза в неделю - по средам, пятницам и воскресеньям. Авиаперевозки будет осуществлять авиакомпания «Азимут», - сказали в аэропорту.

Сейчас из астраханского аэропорта нет авиаперелетов в Минеральные Воды, а компания «Азимут» летает только в Ростов-на-Дону. «С 27 октября маршрут будет изменен и будет выглядеть так: Ростов-на-Дону-Минводы-Астрахань и Астрахань-Минводы-Ростов-на-Дону. То есть в Минеральные Воды будет прямой рейс, а в Ростов-на-Дону - транзитный», - пояснили в аэропорту.

Как уточнили ТАСС в региональном министерстве культуры и туризма, открытие новых авиарейсов будет способствовать, в том числе развитию внутреннего туризма регионов. В пресс-службе аэропорта Минеральных Вод ТАСС уточнили, что последние рейсы летали из Минвод в Астрахань летом 2016 года. «Конечно, значимость для аэропорта большая, поскольку перед нами стоит задача по развитию региональных направлений. Это хорошо и удобно для пассажиров и экономии их времени, чтобы они летали не только через Москву, а напрямую в другие регионы», - сказали в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/6990392>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; «ИРАЭРО» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В САМАРУ**

Авиакомпания «ИрАэро» с 18 октября запускает авиарейсы из Нижнего Новгорода (аэропорт «Стригино») в Самару (аэропорт «Курумоч»), сообщила пресс-служба перевозчика.

Рейсы будут выполняться на SSJ-100 пять раз в неделю, кроме среды и воскресенья. Цена билета составит от 2 тыс. рублей в одну сторону.

Кроме этого, «ИрАэро» продолжит выполнять рейсы из Нижнего Новгорода в Санкт-Петербург, но с 18 октября полеты станут ежедневными (ранее они выполнялись три раза в неделю). Также с 18 октября «ИрАэро» начнет выполнять прямые рейсы в Нижний Новгород из Екатеринбурга.

«Стригино для нас становится узловым аэропортом с активным трафиком. Запустить данные рейсы в рамках постановления N1242 (о предоставлении субсидий из федерального бюджета на выполнение рейсов в РФ - ИФ) стало возможно при активной поддержке правительства Нижегородской области», - цитирует пресс-служба генерального директора «ИрАэро» Юрия Лапина.

В настоящее время прямых авиарейсов из Нижнего Новгорода в Самару нет. Согласно «Яндекс расписанию», от города до города можно доехать на поезде за 15-16 часов (расстояние между городами по прямой - около 520 км), отправление из Самары по четным, из Нижнего Новгорода по нечетным дням. Есть и автобусное сообщение, общее время в пути - 12-14 часов.

### **ТАСС; 2019.10.11; «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ ПРЕКРАТИТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ТОМСКА В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ**

Авиакомпания «Победа», которая начала перевозить пассажиров из Томска в Москву в октябре 2018 года, намерена в конце месяца прекратить полеты из Томска в зимнее время

из-за низкого спроса на билеты. Власти Томской области ведут переговоры с авиакомпанией, сообщил журналистам в пятницу вице-губернатор региона Игорь Шатурный.

«Пока ведутся переговоры. Экономика не совсем достаточная в зимний период, - количество пассажиров кратно падает. Но летом они обещали, что однозначно будут [работать в Томске]», - сказал Шатурный, уточнив, что рейсы компания планирует прекратить в конце октября.

«Победа» начала выполнять рейсы Москва - Томск - Москва с 24 октября 2018 года. В настоящее время в Москву из Томска можно улететь пятью ежедневными рейсами от «Уральских авиалиний», S7, «Аэрофлота» и «Победы.»

<https://tass.ru/sibir-news/6988816>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; ВЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА БЕЗ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ**

Правительство Иркутской области намерено самостоятельно строить новый терминал в международном аэропорту Иркутска, сообщил журналистам губернатор Иркутской области Сергей Левченко.

«Будем строить за собственные ресурсы. В связи с этим я поручил оптимизировать проект, подобрать аналоги. Я думаю, в два раза проект удешевим», - сказал он.

Губернатор уточнил, что терминал будет менее «масштабным», чем предполагалось ранее.

В августе 2018 года в иркутском аэропорту состоялась официальная церемония закладки первого камня в строительство нового терминала стоимостью 7 млрд рублей, рассчитанного на обслуживание 3 млн человек в год. Новый терминал предполагалось построить к зиме 2020 года.

«Хотелось больше украшений, но такой проект мы не выдержим. В конце концов, все равно нам предстоит аэропорт переносить за пределы города (существующий находится в Иркутске - ИФ)», - сказал Левченко.

Источник средств для строительства нового терминала губернатор не назвал.

Изначально к проекту были привлечены структуры Романа Троценко, в том числе ООО «Инфраструктурная корпорация «Аеон», ООО «Новпорт», ООО «Новпорт холдинг», а также АО «Рампорт аэро» (75% у нидерландской United Airports Management, 25% - у структуры «Ростеха») и учрежденное двумя последними ООО «Терминал Иркутск».

Однако в проект вмешалась ФАС, которая в июле решила, что структуры Троценко и власти Иркутской области нарушили закон о защите конкуренции. После первых предостережений ФАС иркутские власти прекратили все работы на строительной площадке аэропорта, ограничившись лишь проектированием.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - строительства нового аэропорта за пределами города.

Аэропорт расположен в черте города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м. В 2018 году аэропорт обслужил 2,213 млн пассажиров, что на 10% больше, чем в 2017 году. Аэропорт Иркутск в 2018 году увеличило чистую прибыль по РСБУ на 18,2% в сравнении с показателем 2017 года - до 656,4 млн рублей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/sibir-news/6990736>

### **ТАСС; 2019.10.11; «ТУВА АВИА» ПЛАНИРУЕТ ПРИОБРЕСТИ ДВА САМОЛЕТА НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ЛИНИИ**

Авиакомпания «Тува авиа», принадлежащая Республике Тыва, планирует приобрести в лизинг два самолета на межрегиональные линии для обновления парка воздушных судов.

Как сообщил в пятницу ТАСС министр дорожно-транспортного комплекса Тувы Олег Бады, решение будет принято через два-три года.

С 1983 по 2018 года предприятие не обновляло свой парк воздушных судов. Только в прошлом году компания приобрела в лизинг вертолет Ми-8АМТ, еще два Ми-8МТВ-1 были получены в этом году.

«Есть планы взять по лизингу самолеты на межрегиональное сообщение, например, [на линии от Кызыла] до Новосибирска-Красноярска. Сейчас изучаем L-410 (Турболет, двухмоторный самолет для местных воздушных линий - прим. ТАСС) или даже большей вместимости, типа АТR (франко-итальянский авиастроитель - прим. ТАСС) или Embraer (бразильская авиастроительная компания - прим. ТАСС). Решение будет принято в ближайшие два-три года», - сказал министр, уточнив, что речь идет о паре самолетов.

Бады подчеркнул, что планируется поступательное развитие авиакомпаний. «У нас 11 единиц техники, кроме вертолетов у нас есть три самолета Ан-2 и один Pilatus PC-12. Уже четыре самолета у нас есть, эти самолеты будем использовать внутри республики и даже на межрегиональных линиях - Pilatus. Мы идем пошагово, поэтапно», - сказал он.

Республиканское казенное предприятие «Тува авиа», созданное на базе существующей с советских времен авиакомпании, получило сертификат эксплуатанта в 2013 году. Сообщалось, что при поддержке властей компания запустит программу по восстановлению Ан-2. Отремонтированные самолеты будут использоваться для регулярных полетов из Кызыла в труднодоступные поселения республики.

<https://tass.ru/sibir-news/6988111>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.11; КАТАСТРОФА SSJ-100 «АЭРОФЛОТА» СВЯЗАНА С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ФАКТОРОМ, А НЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ САМОЛЕТА - МАНТУРОВ**

Катастрофа Sukhoi Superjet 100 «Аэрофлота» 5 мая связана с человеческим фактором, а не безопасностью этого самолета, заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров в интервью телеканалу «Россия 24» (ВГТРК).

«Мы должны с вами понимать, что это не касалось безопасности полетов - это вопросы, связанные с человеческим фактором», - сказал министр, отвечая на вопрос, повлияла ли катастрофа на интерес авиакомпаний к SSJ-100.

«Это никак не могло повлиять и не повлияло на сегодняшний день на желание приобретать и эксплуатировать этот самолет», - заявил Мантуров.

Вместе с тем он признал факт снижения темпов производства SSJ-100 за последние годы.

«Если изначально, с 2012 по 2014 гг., мы начали закладывать объемы производства исходя из 50 самолетов по году, то после 40-го самолета начали постепенное снижение. И сегодня мы вышли до 15-18 самолетов по году», - сказал Мантуров, назвав такой темп «оптимальным с точки зрения экономической целесообразности производства».

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.13; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ ВЫЯВИЛИ НЕДОЧЕТЫ ПРИ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX**

Группа международных экспертов JATR (Joint Authorities Technical Review) выявила значительные недочеты при сертификации самолета 737 Max, допущенные компанией Boeing и федеральным управлением гражданской авиации США (FAA).

Накануне был опубликован доклад по итогам работы группы JATR, которая под председательством бывшего главы американского Национального совета по безопасности на транспорте Кристофера Харта рассматривала сертификацию системы управления полетом на 737 Max. В группу также входили 28 сотрудников FAA, два сотрудника НАСА и девять представителей органов гражданской авиации из Австралии, Бразилии, Канады, Китая, ЕС, Индонезии, Японии, Сингапура и ОАЭ.

Как отмечают авторы доклада, положения о ключевых аспектах конструкции самолета «не были должным образом рассмотрены, обновлены или подтверждены», а «потенциальные эффекты рабочей нагрузки экипажа в результате изменений в системе коррекции маневрирования MCAS не были определены».

Эксперты также отметили, что важная информация о системе MCAS была представлена FAA не в полном объеме.

СМИ раскрыли детали доклада о крушении Boeing 737 MAX в Индонезии. В эфире радио Sputnik генерал-майор, заслуженный военный летчик России, кандидат технических наук Владимир Попов высказал свою точку зрения по этому вопросу.

«Хотя некоторые сотрудники FAA могли быть кратко проинформированы о MCAS, ключевые аспекты системы, такие как описание предполагаемых функций, ее интерфейсы и конструкция, не попали в непосредственное поле зрения FAA», — говорится в докладе.

Кроме того, по мнению авторов документа, FAA предоставило Boeing чрезмерные полномочия в процессе сертификации. В результате ограниченная осведомленность о MCAS «в сочетании с ограниченным участием привела к неспособности FAA провести независимую оценку соответствия предлагаемых Boeing мер по сертификации, связанных с MCAS».

<https://ria.ru/20191012/1559698073.html>

[Вернуться в оглавление](#)