



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.10.16; МЕДВЕДЕВ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»	4
ТАСС; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	5
ТАСС; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ В 10-ДНЕВНЫЙ СРОК ВВЕСТИ ЕДИНЬЕ ПРАВИЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ	7
РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; ВОЛОДИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОЛУЧАТ 25,9 МЛРД РУБ. ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ ДОПРАСХОДОВ НА КЕРОСИН В 2018 Г - ИСТОЧНИК.....	8
ТАСС; 2019.10.15; МИНТРАНС ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ»	8
РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; МАГАДАНСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗААСФАЛЬТИРОВАТЬ ТРАССУ «КОЛЫМА»	9
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ФАС ЗА НАДЕЛЕНИЕ РЕГИОНОВ ПРАВОМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ В НИЗКОКОНКУРЕНТНЫХ ПОРТАХ СЕВЕРА....	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.16; ПОДШИПНИКИ НАЦИОНАЛЬНОГО ВРАЩЕНИЯ; БОЛЬШИНСТВО СТРАН СНГ ПРОТИВ ПЕРЕВОДА ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЙ ТИП.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.10.16; ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ В РФ НЕ ПОВЛЕЧЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ ВАГОНОВ ИНЫХ СТРАН - Ж/Д СОВЕТ СНГ..	11
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ В ВАГОНАХ	13
ТАСС; 2019.10.15; РУКОВОДСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ И БЕЛОРУССИИ ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ВСМ МОСКВА-МИНСК.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; «ЛУКОЙЛ» ПОСТАВИТ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ НОВОЙ ТРАССЫ МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ЕБРР ВЫДЕЛИТ \$225 МЛН НА СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ТРАССЫ ЕВРОПА-КИТАЙ НА ЮГЕ КАЗАХСТАНА	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.16; ТЫСЯЧА КАМЕР НИКАК НЕ ВКЛЮЧАТСЯ; ГИБДД ЖАЛУЕТСЯ НА НЕРАСТОРОПНОСТЬ РОСАВТОДОРА..	15
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.16; ДЕЛО НЕ ТОЛЬКО В ТЕХНИКЕ; ПОЧЕМУ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ТС ПРОВОЦИРУЕТ АВАРИЙНОСТЬ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.10.15; ДОРОГИ - НА ПРОВЕРКУ; МИНТРАНС РФ НАЗВАЛ ЛИДЕРОВ И АУТСАЙДЕРОВ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА.....	18
ТАСС; 2019.10.15; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ ГОРОДА С ЛУЧШИМИ И ХУДШИМИ ДОРОГАМИ.....	20
ТАСС; 2019.10.15; РОССТАНДАРТ ОБНАРУЖИЛ НЕДОСТАТКИ В СИСТЕМАХ БЕЗОПАСНОСТИ НЕКОТОРЫХ АВТОБУСОВ В РОССИИ	20
ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ БЕЛОРУССИИ ВКЛЮЧИТЬСЯ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНЕ.....	20

ТАСС; 2019.10.15; НА ТРАССАХ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ «УМНОЕ» ОСВЕЩЕНИЕ	21
ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ СРОКА ОТКРЫЛИ МОСТ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ ПОД ЕЛЬЦОМ	21
ТАСС; 2019.10.15; УЧАСТКИ АВТОДОРОГИ РАЗДОЛЬНОЕ - ХАСАН В ПРИМОРЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ДО КОНЦА ГОДА	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТРУБИЛИНА МАРИНА; 2019.10.16; ВСЕ БУДЕТ БЫСТРО; ТРИ ЧАСА УХОДИТ СЕГОДНЯ НА ПРОВЕРКУ ПОЕЗДОВ НА ОДНОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА МЕЖДУ СТРАНАМИ	22
ТАСС; 2019.10.15; РЕКТОР МГУ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ МЕГАПРОЕКТ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ДОЛИНЕ ВУЗА	23
ГУДОК; 2019.10.16; КАКИЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛОМБЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ВАМ НУЖНЫ?	24
РЖД ТВ; 2019.10.15; В РУТ (МИИТ) СОЗДАДУТ ДЕТСКИЙ ТЕХНОПАРК ТРАНСПОРТНОГО ПРОФИЛЯ	25
ГУДОК; АНДРЕЙ ГОРОДНОВ; 2019.10.15; СТАРТОВАЛ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ	25
КОММЕРСАНТЬ «НЕФТЬ И ГАЗ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ИРИНА САЛОВА; 2019.10.16; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ЖДУТ В РОССИИ; СТРАНА ПРЕДПОЧИТАЕТ ПЕРЕЙТИ НА ГАЗ	26
RNS; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РЕШИТЬ ВОПРОС С БАЗОЙ МЕДИЦИНСКИХ ДАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ	29
ТАСС; 2019.10.15; ГИБДД ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ВОПРОС О ЗАПРЕТЕ РЕГИСТРАЦИИ АВТОБУСОВ НА ФИЗИЦ	29
ТАСС; 2019.10.15; ПОДХОДЫ К ПУТЕПРОВОДУ НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЕТСЯ ВОССТАНОВИТЬ В 2022 ГОДУ	30
ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАПРАВЯТ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ СТАНЦИЙ МЕТРО 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 Г.	30
ТАСС; 2019.10.15; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ГОТОВЫ ВЛОЖИТЬ 376 МЛН РУБ. В СТАНЦИЮ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» В 2019 ГОДУ	31
ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ВЫДЕЛИТЬ НА ПРОЕКТ МЦД ОКОЛО 60 МЛРД РУБЛЕЙ	32
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.10.16; РЖД УХУДИЛА ПРОГНОЗ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ 2019 ГОДА; ТЕПЕРЬ ВМЕСТО РОСТА КОМПАНИЯ ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ	32
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.15; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СВЕЛА ПЛАН С ФАКТОМ; ОАО РЖД КОНСТАТИРОВАЛО СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ ГОДА	33
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ГЕНДИРЕКТОР «РЖД ЛОГИСТИКИ»: МЫ - «ИНКУБАТОР» НОВЫХ БИЗНЕСОВ В ГРУППЕ РЖД	35
RNS; 2019.10.15; НА УКРАИНЕ ОЦЕНИЛИ ДОХОДЫ ОТ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ	44
ТАСС; 2019.10.15; РЖД НАЧНУТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ В УЗБЕКИСТАНЕ В 2020 ГОДУ	44
ТАСС; 2019.10.15; РЖД МОГУТ ПРИСТУПИТЬ К МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ В 2020 ГОДУ	44
ТАСС; 2019.10.15; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УНИФИЦИРОВАТЬ КЛАССЫ ПОЕЗДОВ НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520»	45
ТАСС; 2019.10.15; В 2020 ГОДУ РЖД ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ПО ДВУМ НАПРАВЛЕНИЯМ	45

ТАСС; 2019.10.15; ЭКСПРЕССЫ НАЧНУТ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА СТАНЦИИ МЖД СЕВЕРЯНИН С 16 ОКТЯБРЯ	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ВРК-1 МОДЕРНИЗИРУЕТ ДЕПО В ПЕТЕРБУРГЕ И ХАБАРОВСКЕ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РЕМОНТА	47
ТАСС; 2019.10.15; СЕЗОН КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ В ЭТОМ ГОДУ ПРОДЛИТСЯ ДО ЗИМЫ.....	47
РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; ТАТАРСТАН И ГАЗПРОМ ОРГАНИЗУЮТ ПЕРЕВОЗКИ ТУРИСТОВ С ПОМОЩЬЮ СУДОВ НА СПГ	48
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.16; «ПОБЕДА» ПОДНИМАЕТ В СРЕДНЕМ НА 40% ЦЕНЫ НА РЕЙСЫ В РОССИЮ; БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ РОСТ ВЫЗВАН ДЕЙСТВИЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ.....	48
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.10.16; АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ЛИЦЕНЗИЙ РОСАВИАЦИИ.....	50
RNS; 2019.10.15; НА СУБСИДИИ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТНОЙ ОТРАСЛИ ПРЕДЛОЖИЛИ НАПРАВИТЬ ПОЧТИ 30 МЛРД РУБЛЕЙ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; АЭРОФЛОТ ЗАКРЫЛ ДОСТУП ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЗОЛОТЫХ» КАРТ В VIP-ЗАЛЫ ЕЩЕ 6 ГОРОДОВ, ВКЛЮЧАЯ МАГАС И ГРОЗНЫЙ	51
ТАСС; 2019.10.15; UTAIR ЗАПУСКАЕТ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ МАХАЧКАЛЫ В САУДОВСКУЮ АРАВИЮ.....	51
ТАСС; 2019.10.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В АЛМА-АТУ	51
RNS; 2019.10.15; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИЛ АВТОБУСЫ ДО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО	52

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.10.16; МЕДВЕДЕВ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** в среду проведет в Екатеринбурге совещание о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и примет участие в работе Международной специализированной выставки «Дорога-2019», сообщает пресс-служба правительства РФ. «Также председатель правительства осмотрит Екатеринбургский укрупненный центр Единой системы организации воздушного движения и в режиме видеоконференции примет участие в церемонии открытия аналогичного Новосибирского укрупненного центра», - отмечается в сообщении.

В мероприятиях примут участие вице-премьер **Максим Акимов**, министр транспорта **Евгений Дитрих**, руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк**.

Кроме того, в рамках поездки **Медведев** проведет встречу с губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым.

Международная специализированная выставка «Дорога» - крупнейшая коммуникационная площадка, которая объединяет ключевых участников автодорожного сообщества России и международных экспертов. Выставка пройдет в выставочном центре «Екатеринбург-ЭКСПО» с 16 по 18 октября.

Организаторы мероприятия - **Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)** совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и государственной компанией «Автодор» при поддержке **Минтранса** РФ.

На выставке будут представлены 248 компаний из 50 субъектов РФ, а также Швейцарии, Китая и Чехии.

Екатеринбургский укрупненный районный центр Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) предназначен для предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства в границах зоны ответственности филиала «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Центр осуществляет обслуживание воздушного движения над территорией Удмуртской Республики, Пермского края, Свердловской, Челябинской, Курганской, Кировской областей. Общая площадь воздушного пространства в границах установленной зоны ответственности составляет 686,6 тыс. кв. км. Протяженность зоны ответственности с севера на юг (до государственной границы с Республикой Казахстан) составляет 1116 км, с востока на запад - 1494 км.

Новосибирский укрупненный центр Единой системы организации воздушного движения осуществляет обслуживание пользователей воздушного пространства над территорией шести субъектов Сибирского федерального округа: Новосибирской, Томской, Омской, Кемеровской областей, а также Алтайского края и Республики Алтай.

В целях повышения эффективности деятельности центра осуществлена его реконструкция и модернизация. В новый укрупненный центр передается управление воздушным движением из 6 ранее существовавших районных и вспомогательных центров организации воздушного движения: Омск, Кемерово, Новокузнецк, Барнаул, Новый Васюган, Колпашево.

Ввод в эксплуатацию Новосибирского укрупненного центра позволит повысить функциональные возможности и надежность работы оборудования управления воздушным движением, увеличить пропускную способность воздушного пространства,

снизить эксплуатационные расходы на аэронавигационное обслуживание, повысить безопасность полетов, расширить транзитный потенциал воздушного пространства Российской Федерации.

ТАСС; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОВЕДЕТ СОВЕЩАНИЕ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** посетит в среду Екатеринбург, где проведет совещание о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», а также примет участие в работе Международной специализированной выставки «Дорога-2019». Об этом сообщила во вторник пресс-служба правительства.

Уточняется, что глава кабмина также осмотрит Екатеринбургский укрупненный центр Единой системы организации воздушного движения и в режиме видеоконференции примет участие в церемонии открытия аналогичного Новосибирского укрупненного центра. Кроме того, в рамках поездки премьер-министр проведет встречу с губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым.

Зачем нужны укрупненные центры

Екатеринбургский укрупненный районный центр Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) предназначен для аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства в границах зоны ответственности филиала «Аэронавигация Урала» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». В его зону ответственности входит территория общей площадью 686,6 тыс. кв. км. Протяженность зоны ответственности с севера на юг (до государственной границы с Республикой Казахстан) составляет 1116 км, с востока на запад - 1494 км. Центр осуществляет обслуживание воздушного движения над территорией Удмуртской Республики, Пермского края, Свердловской, Челябинской, Курганской, Кировской областей.

По этой территории проходят внутренние и международные воздушные трассы, маршруты зональной навигации. В частности, под контролем Екатеринбургского укрупненного центра находится трансазиатская система транзитных маршрутов, связывающих аэропорты Европы с аэропортами Японии, Китая и Кореи, кроссполярный маршрут, связывающий аэропорты Азии с США и Канадой. Свыше 40% обслуживаемых полетов выполняются иностранными авиакомпаниями, 55% полетов - транзитные.

Аналогичный центр в Новосибирске обслуживает пользователей воздушного пространства над территорией Новосибирской, Томской, Омской, Кемеровской областей, а также Алтайского края и Республики Алтай. Чтобы повысить эффективность деятельности центра была проведена его реконструкция и модернизация. В новом центре установлена современная отечественная автоматизированная система организации воздушного движения.

В новый укрупненный центр передается управление воздушным движением из шести ранее существовавших районных и вспомогательных центров организации воздушного движения: в Омске, Кемерове, Новокузнецке, Барнауле, Новом Васюгане, Колпашево. Общая площадь воздушного пространства, контролируемого авиадиспетчерами центра, составляет около 1 млн. кв. км. Через зону их ответственности проходит 96 маршрутов обслуживания воздушного движения общей протяженностью более 55 тыс. км, из которых 80% из них являются международными. Основные потоки воздушных судов проходят по трансазиатским маршрутам, соединяющими Европу со странами Юго-Восточной Азии.

Выставка «Дорога-2019»

Международная специализированная выставка «Дорога» - крупнейшая коммуникационная площадка, объединяющая ключевых участников автодорожного сообщества России и международных экспертов - пройдет в выставочном центре «Екатеринбург-Экспо» с 16 по 18 октября. Организаторами мероприятия выступают

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) совместно с Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и государственной компанией «Российские автомобильные дороги» («Автодор») при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации. На выставке будут представлены 248 компаний из 50 субъектов Российской Федерации, а также Швейцарии, Китая и Чехии.

Выставка разместится в двух выставочных павильонах и площадке перед ними. В павильонах выставки будут представлены дорожно-строительная техника, объекты дорожного сервиса и уличного освещения. Выставочное пространство разделено на несколько блоков, которые посвящены строительству и реконструкции автомобильных дорог, безопасности дорожного движения, дорожно-строительной технике, интеллектуальным транспортным системам, национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», а также уличному освещению.

В основном павильоне разместится межведомственная экспозиция **Росавтодора**, государственной компании «Автодор» и ГИБДД (на этом стенде состоится церемония открытия выставки). Во втором павильоне будет представлена дорожно-строительная техника и секция строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Посетителей выставки ждет трехдневная деловая программа, включающая в себя пленарное заседание, тематические конференции и семинары, презентации ведущих отраслевых компаний. Большое внимание будет уделено первому году реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Среди других ключевых тем - обеспечение безопасности дорожного движения, внедрение интеллектуальных транспортных систем, применение новейших технологий и материалов. В 2018 году выставка «Дорога» проходила в Казани и была удостоена премии EFEA Awards в номинации «Открытие года».

Участники и спикеры выставки

Как сообщили в пресс-служба правительства, сопровождать **Медведева** в поездке будут вице-премьер **Максим Акимов**, министр транспорта **Евгений Дитрих**, руководитель Федерального дорожного агентства **Андрей Костюк**.

В пресс-службе министерства транспорта рассказали, что **Дитрих** посетит церемонию открытия выставки, обойдет представленные на ней экспозиции и примет участие во всероссийском семинаре-совещании на тему «Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»: итоги за 2019 год и горизонт задач на 2020 год».

Что касается «Автодора», то, по информации пресс-службы компании, на выставке планируется продемонстрировать работу системы бесконтактной оплаты проезда «свободный поток», которая будет внедрена на ЦКАД. Это система взимания платы без шлагбаумов: автомобили без остановок проезжают через рамку с оборудованием фиксации проезда. «Тестовое оборудование уже смонтировано на небольших отрезках федеральных трасс, чтобы показать работу системы. На стенде («Автодора» - прим. ТАСС) пользователи смогут узнать как можно будет оплатить проезд, даже если в автомобиле нет транспондера», - рассказали в госкомпании.

Росавтодор планирует основное внимание сосредоточить на реализации дорожного нацпроекта. «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» будут представлены на стенде интерактивной картой на тач-панели с дублированием изображения на основной экран данной зоны. «Кроме того, экспозиция расскажет о системе работы с обращениями граждан по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», - уточнили в пресс-службе агентства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/medvedev-v-ekaterinburge-provedet-sovesanie-po-realizacii-doroznogo-nacproekta>

ТАСС; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ В 10-ДНЕВНЫЙ СРОК ВВЕСТИ ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил выработать в 10-дневный срок единые правила регулирования работы аэропортов московского региона. Об этом он сказал на совещании об исполнении поручений президента и правительства РФ.

«Надо сделать все для того, чтобы как можно быстрее эту проблему (с отсутствием единой системы регулирования - прим. ТАСС) закрыть. Давайте мы установим 10-дневный срок, хочу чтобы в это включился **Минтранс**, Роспотребнадзор, выработал единые правила, касающиеся деятельности аэропортов», - сказал он.

«Вопрос этот надо закрыть. В 10-дневный срок доложите о том, что будет введено единообразное регулирование в отношении всех аэропортов на территории как минимум московского транспортного узла», - добавил премьер.

По итогам обсуждения вопроса определения границ приаэродромной территории и санитарно-защитной зоны аэропортов, премьер-министр также указал на необходимость запуска «регуляторной гильотины», чтобы ликвидировать противоречия в отраслевой нормативной базе. Профильные чиновники жаловались **Медведеву** на сложности в регулировании работы аэропортов, причем каждый из них ссылался на соответствующие нормативно-правовые акты.

«Регуляторная гильотина» необходима, потому что это такой бесконечный бюрократический поток информации, в котором каждое ведомство по-своему право. Хозяйствующие субъекты соблюдают те или иные правила, причем вне зависимости от того, чем они занимаются, например, аэропорты, каждый из них выбирает себе правила по душе. Это полное безобразие, если честно. Надо сделать все, чтобы как можно быстрее эту проблему закрыть», - заявил глава правительства.

Премьер также напомнил, что ранее давал поручения «найти оптимальный баланс между интересами людей, которые живут рядом с аэропортами, и безопасностью полетов».

«Пока такие решения не подготовлены, эту работу нужно завершить, не затягивая», - сказал премьер.

<https://tass.ru/ekonomika/7002897>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20191015/1559813560.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; ВОЛОДИН ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ

Восстанавливать авиасообщение между РФ и Грузией, пока грузинские власти не сделали соответствующие встречные шаги, неправильно, заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин.

«Конечно, президенту Грузии правильно было бы как можно быстрее принести извинения. Сильный человек всегда так поступит - если он совершил ошибку или сделал опрометчивый шаг, что-то сказал на эмоциях. А если такие поступки совершают руководители государств, о каких отношениях может быть речь... Пока единственное решение, которое было принято, - это запрет авиасообщения. Но мы считаем, что пока не будут сделаны шаги навстречу нашей стране, говорить о том, чтобы менять авиасообщение, было бы неправильно», - сказал Володин на встрече с председателем Совета кантонов Федерального Собрания Швейцарии Жаном-Рене Фурнье.

Грузино-российские отношения обострились после того, как в Тбилиси опротестовали визит российских депутатов, которые принимали участие в международной конференции православия. Столицу Грузии в июне захлестнули акции протеста. На этом фоне президент РФ **Владимир Путин** подписал указ, запретивший российским авиакомпаниям воздушные перевозки граждан из России в Грузию с 8 июля и рекомендовавший туроператорам и агентам не продавать путевки в эту страну.

Минтранс РФ сообщил, что рассмотрит вопрос о компенсациях авиаперевозчикам за прекращение полетов. В начале сентября вице-премьер **Максим Акимов** говорил, что **Минтранс** пока не представил в правительство соответствующих предложений.

<https://ria.ru/20191015/1559803202.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОЛУЧАТ 25,9 МЛРД РУБ. ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ ДОПРАСХОДОВ НА КЕРОСИН В 2018 Г - ИСТОЧНИК

Сумма возмещения авиакомпаниям РФ затрат на керосин в 2018 году за счет обратного акциза с демпфирующей компонентой, рассчитанной исходя из индикативной цены топлива на внутреннем рынке 40 тыс. руб., составит 25,9 млрд руб., сообщил «Интерфаксу» источник в **Минтрансе** РФ.

Собеседник уточнил, что обратный акциз с демпфером будет применяться только к 60% топлива, заправленного в российских аэропортах в прошлом году. Этот объем оценивается в 5,4 млн тонн.

В пресс-службе **Минтранса** накануне сообщали, что предложения по компенсации расходов авиакомпаний направлены в правительство РФ «для принятия дальнейших решений». Запрашиваемую сумму в ведомстве не уточняли.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него возросли более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

Минтранс РФ еще в прошлом году предлагал выделить из бюджета около 23 млрд рублей, которые покрыли бы примерно половину допрасходов авиакомпаний на топливо. Параллельно АЭВТ просила правительство увеличить для перевозчиков сумму налогового вычета из акциза на керосин - с помощью повышения коэффициента с нынешних 2,08 до 3,5. Однако ни то, ни другое решение принято не было.

В июне этого года вопрос резко подорожавшего авиатоплива и, как следствие, аномального роста стоимости билетов в ходе «прямой линии» поднял **Владимир Путин**. Он связал это с отсутствием в обратном акцизе на авиакеросин демпфирующей компоненты, назвав это «явным упущением» и поручив правительству исправить ситуацию. С 1 августа механизм заработал: если индикативная цена керосина на внутреннем рынке превышает 48,3 тыс. руб. за тонну, перевозчики могут претендовать на субсидии из бюджета.

Но авиакомпании сочли индикативную цену в механизме завышенной. На это, в частности, обращал внимание гендиректор «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT) Виталий Савельев. «Это, безусловно, позитивный шаг. Но, на наш взгляд, параметры механизма рассчитаны только на стрессовый сценарий: уровень цен на топливо, с которого начинает рассчитываться компенсация авиакомпаниям, завышенный. Исходя из конъюнктуры 2018 года, механизм сработал бы только в 4 месяцах - когда были пики всплеска котировок и одновременно резкий рост курса доллара», - говорил Савельев в интервью «Интерфаксу». В октябре **Минтранс** сообщил, что предлагает снизить индикативную цену с 48,3 тыс. до 40 тыс. рублей за тонну.

ТАСС; 2019.10.15; МИНТРАНС ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ»

Минтранс РФ выявил в правилах провоза ручной клади авиакомпании «Победа» нарушения федеральных авиационных требований. Об этом сообщил во вторник на своей странице в Facebook заместитель секретаря генерального совета «Единой России», депутат Госдумы Евгений Ревенко, ранее направлявший соответствующий запрос.

Ранее телеграм-канал *Vaza* опубликовал видео, в котором женщина уговаривает сотрудников аэропорта Внуково пустить ее на рейс «Победы» в Чебоксары, куда она

направлялась на похороны родственника. Женщина выбрасывает вещи, которые не прошли по габаритам в ручную кладь, но на рейс ее все равно не пускают, так как посадка закончилась. Лоукостер «Победа» направил претензию авиационно-сервисной компании UTG, сотрудники которой допустили, по мнению лоукостера, некорректное общение с клиентом.

«В ответ на мой запрос прокуратура констатировала нарушение прав Валентины Лисечко при ее недопуске на трансферный рейс «Победы» в московском аэропорту», - написал политик, уточнив, что «это случилось из-за отсутствия координации действий между представителями авиакомпании». «Ее директору вынесено представление об устранении нарушений закона, оно находится на рассмотрении. **Минтранс** в свою очередь констатирует, что правила провоза ручной клади авиакомпании «Победа» не соответствуют федеральным авиационным требованиям», - отметил Ревенко.

Как пояснили в пресс-службе партии, проверки **Минтранса** и прокуратуры в отношении компаний UTG и «Победа» на предмет нарушения федеральных авиационных требований еще продолжаются. Кроме того, «в отношении должностных лиц авиакомпании [«Победа»] по факту отказа в перевозке будут применены меры административной ответственности», - проинформировали в пресс-службе.

Ревенко в конце августа направил запрос в транспортную прокуратуру с просьбой разобраться в ситуации с недопуском на рейс из Внуково пассажирки, направлявшейся в Чебоксары на похороны родственника.

<https://tass.ru/ekonomika/7003367>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4126319?query=минтранс>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; МАГАДАНСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗААСФАЛЬТИРОВАТЬ ТРАССУ «КОЛЫМА»

Власти Магаданской области подготовили концепцию, где предлагается заасфальтировать региональный участок трассы «Колыма», который сейчас по большей части является грунтовой дорогой, сообщил журналистам губернатор региона Сергей Носов.

В понедельник президент России **Владимир Путин** поручил кабмину РФ, а также правительствам Магаданской области и Якутии до 1 марта представить предложения по созданию устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью.

«Если говорить о федеральной трассе «Колыма», есть проработанная концепция твердого покрытия от Магадана до Сусумана. Эта концепция одерживает верх. Поручение Владимира Владимировича выполняется. И усиливается спрос за его выполнением со стороны правительства и со стороны регионов. Подключили Якутию, потому что мы должны доезжать до железной дороги и аэропорта Якутска. Туда относится и мост, которого нам не хватает. И самой трассы... Но работа с такими объемами - это 10-15 лет, чтобы выполнить их в полной мере и в надлежащем качестве», - сообщил Носов.

Он добавил, что сейчас главная задача региональных властей - разработать проектную документацию и решить проблему с завозом всех необходимых материалов для ремонта автодороги.

«Должна идти активная работа по проектированию, соответственно, изготовлению проектно-сметной документации и подготовке к сезону. Материалов техники, битума и так далее. Это очень большая работа. Мы планируем ее делать в координации с **Росавтодором**», - добавил Носов.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) - железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральный (наряду с Транссибирской магистралью) железнодорожный выход России к Тихому океану. Байкало-Амурская магистраль проходит от Тайшета до Советской Гавани и пролегает по территории Иркутской,

Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровскому краю. Общая протяженность магистрали - 4,3 тысячи километров.

<https://ria.ru/20191015/1559793088.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7001413>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ФАС ЗА НАДЕЛЕНИЕ РЕГИОНОВ ПРАВОМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ В НИЗКОКОНКУРЕНТНЫХ ПОРТАХ СЕВЕРА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ предлагает предоставить региональным властям право осуществлять государственное регулирование тарифов в морских портах Крайнего Севера с неразвитой конкуренцией, следует из проекта постановления правительства РФ, опубликованного ФАС на портале правовых актов для общественного обсуждения.

«Проект постановления предусматривает предоставление органам исполнительной власти субъектов РФ вводить государственное регулирование тарифов на услуги по перевалке грузов в морских портах с неразвитой конкуренцией, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям (за исключением нефти и нефтепродуктов, поступающих в порты по нефтепроводам и нефтепродуктопроводам)», - говорится в пояснительной записке к документу.

Перечень соответствующих портов будет утвержден приказом ФАС по согласованию с Минтрансом РФ, отмечается в пояснительной записке.

Фактически государственное регулирование тарифов в морских портах в настоящее время не осуществляется, оно было приостановлено приказами ФСТ в 2013-2014 гг.

Как сообщалось, стивидорный бизнес рассчитывает на отмену госрегулирования тарифов в морских портах РФ. В августе 2018 года правительство утвердило «дорожную карту» по развитию конкуренции в отраслях экономики РФ на 2018-2020 годы. В ее рамках в 2019 году предусмотрено принятие постановления правительства о дерегулировании тарифов на услуги по погрузке, выгрузке и хранению грузов в морских портах (за исключением портов, переваливающих нефть и нефтепродукты, доставляемые по трубопроводной системе), а также дерегулировании тарифов на услуги по предоставлению причалов, лоцманскую проводку судов, обеспечение экологической безопасности в порту и обслуживание пассажиров в морских терминалах.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.16; ПОДШИПНИКИ НАЦИОНАЛЬНОГО ВРАЩЕНИЯ; БОЛЬШИНСТВО СТРАН СНГ ПРОТИВ ПЕРЕВОДА ВАГОНОВ НА КАССЕТНЫЙ ТИП

В Совете СНГ по железнодорожному транспорту, который должен ввести для России ранее согласованный режим форсированной замены подшипников на всех вагонах на кассетные, возникли серьезные разногласия. На конец дня 15 октября принятие этой меры было исключено из протокола, но еще может вернуться. По мнению экспертов, несогласие всех железнодорожных администраций может привести к тому, что на территории РФ наряду с переоборудованными российскими вагонами будут курсировать вагоны приписки соседней страны, для которых нужно будет поддерживать базу роликовых подшипников.

На 16 октября намечено подписание протокола заседания Совета СНГ по железнодорожному транспорту, в рамках которого планировали утвердить переход в РФ на кассетные подшипники вместо роликовых с 2021 года. Об этом сообщается в проекте протокола («Ъ» его видел). Документ должен окончательно узаконить аналогичные решения, принятые в сентябре комиссиями совета (см. «Ъ» от 13 сентября), которые, по оценкам владельцев вагонов, обойдутся рынку в 200–300 млрд руб.

Однако источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, рассказал, что по итогам прошедшего дня заседаний совета эти пункты из протокола были изъяты. Другой собеседник “Ъ” пояснил, что сначала на заседание глав железнодорожных администраций был вынесен вопрос о снятии с обсуждения пункта об утверждении перехода на кассетные подшипники. «Однако глава ОАО РЖД Олег Белозеров всех убедил, что дело касается исключительно России и обсуждение стоит продолжить», — говорит он.

Неснятые разногласия вынесли на заседание экспертов, где очень резкую позицию занял Казахстан. Его поддержали члены множества железнодорожных администраций, и в итоге при голосовании 11 стран выступили против, а за — только Россия, Белоруссия и Армения.

«На конец дня этот пункт из протокола был исключен, — говорит собеседник “Ъ”. — Однако пока это ни о чем не говорит: с утра вновь соберутся главы администраций, и, возможно, решение изменится».

В самой РФ процесс принятия этого решения также идет не без сопротивления. 11 октября у вице-преьера Дмитрия Козака состоялось совещание, где были рассмотрены обращения «Русской стали», Союза операторов железнодорожного транспорта, Ассоциации производителей подшипников об отсрочке перехода. В поручении по итогам совещания Минтрансу и Минпромторгу дано время до 25 октября, чтобы провести переговоры с ассоциациями и внести предложения в правительство.

В Минтрансе “Ъ” заверили, что позиция министерства в поддержку перехода на кассетные подшипники остается прежней, и отметили, что для вступления решения в силу необходимо утверждение Совета СНГ и последующее издание соответствующего приказа. В Минпромторге от комментариев отказались.

«Это достаточно жесткое поручение, подчеркивающее некомпетентность тех чиновников Минтранса, которые внесли эту инициативу», — отмечает глава Ассоциации производителей подшипников Олег Савченко. По его словам, на совещании было сказано, что технические испытания работы кассетного подшипника в буксе обычной тележки будут завершены только в феврале. «Как можно оценивать экономический эффект, если даже технический пока не проанализирован?» — говорит господин Савченко. Он предлагает сделать плавный переход до 2028 года с тем, чтобы производить замену подшипников на кассетные по мере закупки участниками рынка инновационных вагонов. Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что в случае единогласного решения всех администраций оно не создавало бы противоречий. Но в случае, когда часть администраций против, в России фактически будет введено два режима: один — для вагонов российской принадлежности, которые будут в принудительном порядке переоборудоваться кассетными подшипниками, и другой — для вагонов сопредельных администраций, для которых необходимо будет поддерживать и производственную, и ремонтную базу по роликовым подшипникам. Это, констатирует эксперт, делает ситуацию крайне неоднозначной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4126413>

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20191015/830408464.html

ИНТЕРФАКС; 2019.10.16; ПЕРЕХОД НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ В РФ НЕ ПОВЛЕЧЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ ВАГОНОВ ИНЫХ СТРАН - Ж/Д СОВЕТ СНГ

Перевод в России с 2021 года грузовых вагонов с роликовых подшипников на кассетные не повлечет ограничений на проследование подвижного состава других стран, заявил «Интерфаксу» председатель дирекции Совета по железнодорожному транспорту СНГ Виктор Попов.

«Мы запишем в протокол - никаких препятствий для курсирования вагонов на «роликах» не будет для других администраций», - сказал он в кулуарах проходящего в Минске заседания Совета.

Попов также подчеркнул, что согласование решения РЖД по переходу на использование кассетных подшипников предусмотрено регламентом организации. «(По нему - ИФ), чтобы внести любое изменение в вагонную инструкцию, которое ранее принималось на совете, нужно согласие других железнодорожных администраций», - пояснил председатель дирекции.

По его словам, в этом случае «никакого диктата нет - никто не давит: что все должны переходить (на использование кассетных подшипников - ИФ)». «Это касается только вагонов России. Все остальные будут работать, как захотят. Не захотят переходить - никаких обязательств на них не налагается», - отметил Попов.

Между тем, по его словам, согласно регламенту, решение может быть принято, если его поддержат на голосовании две трети членов совета. «Если не проголосуют две трети, то это изменение не внесется», - заявил глава президиума организации.

Между тем, в руководстве «Казахстан темир жолы» (КТЖ) опасаются ограничений на использование вагонов с роликовыми подшипниками, если Россия перейдет на кассетные подшипники. «Казахстан не будет возражать против перехода по предприятиям и вагонам в РФ при условии, что вагоны с роликовыми подшипниками будут ходить без ограничений по всей «сети 1520» (с российской шириной колеи - ИФ)», - заявил «Интерфаксу» первый заместитель КТЖ Канат Альмаганбетов.

«Чтобы не получилось как (раньше - ИФ): Россия сказала, что закрывает у себя капитальный ремонт с продлением (срока службы вагонов - ИФ) и что это не касается никого. А через некоторое время сказала - у нас («старого» парка - ИФ) нет, и к нам с такими вагонами не заезжайте. И мы были вынуждены ограничить использование таких вагонов при погрузках на Россию или через РФ», - пояснил он.

Как сообщалось ранее, комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества рассматривала этот вопрос 10-12 сентября в Саранске. Он был вынесен на рассмотрение на проходящем сейчас в Минске заседании организации. Рекомендация была сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

Решение было поддержано **Минтранс**ом для его применения на территории РФ, сообщало ранее ведомство со ссылкой на своего замглавы Владимира **Токарева**. «Кроме того, реализация (таких мероприятий - ИФ) позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог России, надежность грузовых вагонов в эксплуатации, а также снизить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт», - отмечало министерство. Плюсы видят и в ОАО «Российские железные дороги» (в качестве национальной ж/д администрации является участником Совета).

Против предложения о переходе на кассетные подшипники ранее выступил Совет потребителей услуг РЖД. В экспертном заключении по этому вопросу он ссылается на технические риски и возникающие в случае перевода 90% парка российских грузовых вагонов на «кассету» затраты в размере от 200 до 300 млрд руб.

Также отмечался спорный смысл нормативного предписания перевода вагонов на кассетные подшипники - в случае, если будет доказана их экономическая эффективность. Кроме того, указывается и санкционный риск. Опасения и риски также выразили комитет Российского союза промышленников и предпринимателей и Совет операторов железнодорожного транспорта, их разделяет Федеральная антимонопольная служба РФ.

Между тем, источники «Интерфакса», знакомые с ситуацией, утверждают, что вопрос о переводе с 2021 г. грузовых вагонов с роликовых подшипников в конструкции тележек на

кассетные может быть снят с повестки проходящего заседания Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества.

По их словам, в настоящее время его рассматривать не планируется. Вопрос «снесен» с повестки большинством голосов, сказал один из собеседников агентства. В то же время, другой отметил, что все еще может поменяться. Еще один источник «Интерфакса» отметил, что окончательно ситуация прояснится в среду утром.

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brenco (США).

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; КОЗАК ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ В ВАГОНАХ

Вице-премьер РФ Дмитрий Козак поручил министерству промышленности и торговли РФ и **министерству транспорта РФ** совместно с ассоциациями до 25 октября проработать вопрос об использовании кассетных подшипников в тележках грузовых вагонов.

Соответствующая информация содержится в письме замглавы департамента промышленности и инфраструктуры правительства РФ Любови Анисимовой в ведомства, датированном 11 октября («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа). Согласно ему, Козак рассмотрел представленные Минпромторгом сведения по этому поводу, изложенные в письме от 30 сентября.

Пакет документов содержал обращения председателя Ассоциации производителей подшипников Олега Савченко (совладелец «Европейской подшипниковой корпорации»), председателя президиума Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ, объединяет крупнейших собственников грузовых вагонов) Игоря Ромашова и президента Ассоциации предприятий черной металлургии «Русская сталь» Владимира Лисина (основной собственник НЛМК (МОЕХ: NLMK)).

Козак поручил министерствам рассмотреть вопрос совместно с этими ассоциациями, которые также стоят в числе адресатов письма Анисимовой. О результатах рассмотрения вопроса они должны будут доложить в правительство РФ (а при наличии разногласий с ассоциациями - материалы для урегулирования проблемы на площадке кабинета министров).

Как сообщалось ранее, комиссия вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества рассматривала этот вопрос 10-12 сентября в Саранске. Вопрос вынесен на рассмотрение на очередном заседании организации. Встреча намечена на 15-16 октября в Минске.

Рекомендация сформулирована следующим образом: «С 1 января 2021 г. после капитального ремонта на колесные пары, сформированные с использованием новых колес, в обязательном порядке должны монтироваться подшипники кассетного типа. Требование распространяется на предприятия на территории РФ и на парк приписки РФ».

Решение было поддержано **Минтрансом** для его применения на территории РФ, сообщало ранее ведомство со ссылкой на своего замглавы Владимира **Токарева**. «Кроме того, реализация (таких мероприятий - ИФ) позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог России, надежность грузовых вагонов в эксплуатации, а также снизить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт», - отмечало министерство.

«Переход на кассетные подшипники имеет ряд преимуществ - межремонтный ресурс при этом вырастет до 8 лет, при использовании кассетных подшипников количество отказов при эксплуатации снижается в 4 раза», - отметил на заседании Совета по ж/д транспорту Содружества генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров. Против предложения о переходе на кассетные подшипники ранее выступил Совет потребителей услуг ОАО «Российские железные дороги». В экспертном заключении по

этому вопросу он ссылается на технические риски и возникающие в случае перевода 90% парка российских грузовых вагонов на «кассету» затраты в размере от 200 до 300 млрд руб. Также отмечался спорный смысл нормативного предписания перевода вагонов на кассетные подшипники - в случае, если будет доказана их экономическая эффективность. Кроме того, указывается и санкционный риск.

Опасения и риски также выразили комитет Российского союза промышленников и предпринимателей и Совет операторов железнодорожного транспорта, а также их разделяет Федеральная антимонопольная служба РФ.

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brenco (США).

ТАСС; 2019.10.15; РУКОВОДСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ И БЕЛОРУССИИ ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ ВСМ МОСКВА-МИНСК

Руководство Белорусской железной дороги и ОАО «Российские железные дороги» обсудили вопрос создания рабочей группы по разработке концепции проекта по созданию высокоскоростной магистрали между Москвой и Минском, а также ее дальнейшему выходу в Европу. Об этом заявил во вторник начальник Белорусской железной дороги (БЖД) Владимир Морозов, отвечая на вопрос ТАСС на полях Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

«Сегодня обсуждалось создание рабочей группы между Белорусской железной дорогой и РЖД по разработке концепции (по проекту создания высокоскоростной магистрали - прим. ТАСС)», - отметил Морозов.

По его словам, данный проект «надо рассматривать как новую техническую систему, и, конечно, здесь нужна экономическая оценка проекта: стоимость строительства, объемы предполагаемых перевозок пассажиров, затраты, которые будут нести железные дороги». «Но однозначно это перспективное направление, и, конечно, было бы интересным проработать дальнейший коридор в Западную Европу. На сегодняшний день интересы у европейских коллег есть, но в то же время для этого потребуется политическое решение. Речь также может идти о связке Пекин - Москва - Минск - Варшава - Берлин», - отметил Морозов.

<https://tass.ru/ekonomika/7002158>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; «ЛУКОЙЛ» ПОСТАВИТ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ НОВОЙ ТРАССЫ МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД

Владимирская область и ПАО «ЛУКОЙЛ» (МОЕХ: ЛКОН) заключили соглашение о сотрудничестве при строительстве автодороги от Москвы до Нижнего Новгорода, сообщила администрация региона, по территории которого будет проходить трасса.

«Для реализации договоренностей компания располагает как собственными производственными мощностями объемом более 1,3 млн тонн битумных материалов в год, так и крупнейшим в России научно-исследовательским центром по их разработке», - отметил вице-президент по реализации нефтепродуктов «ЛУКОЙЛ» Максим Дондэ, слова которого приводит компания.

По его словам, договор с Владимирской областью призван увеличить использование «инновационных» дорожных материалов, влияющих на качество дорожного полотна.

Строительство трассы от Москвы до Нижнего Новгорода (как части международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай») входит в национальный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 г. Как сообщал журналистам глава Минтранса Евгений Дитрих, ведомство планирует получить разрешение на проектирование всей российской части коридора до конца 2019 г. Он

отмечал, что Минфин уже одобрил строительство участков от Москвы до Владимира с обходом Владимира и обхода Казани.

Как отметил губернатор Владимир Сипягин, слова которого приводятся в сообщении администрации региона, новая магистраль позволит активизировать экономические связи России со странами Азии, что даст импульс социально-экономическому развитию региона.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ЕБРР ВЫДЕЛИТ \$225 МЛН НА СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ТРАССЫ ЕВРОПА-КИТАЙ НА ЮГЕ КАЗАХСТАНА

Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил пакет финансирования в \$425 млн для строительства на юге Казахстана 66-километрового участка международного автокоридора «Западная Европа - Западный Китай».

Как отмечается в сообщении ЕБРР, из общей суммы средств \$225 млн придется на кредит ЕБРР, остальные \$200 млн - на синдицированный кредит.

Участники синдиката пока неизвестны, уточнили агентству «Интерфакс-Казахстан» в банке.

Проект предполагает строительство Большой алма-атинской кольцевой автодороги (БАКАД). Строительство магистрали, которое началось в мае 2018 года, позволит разгрузить улицы Алма-Аты, крупнейшего города Казахстана, перенаправив в обход города транзитный грузовой транспорт. Пропускная способность дороги будет равна 38 тыс. автомобилей в сутки. Проект реализуется по схеме концессии, срок концессии составит 20 лет (4,5 года строительства и 15,5 лет эксплуатации). Общая смета проекта - \$751 млн.

Общая протяженность коридора Западная Европа - Западный Китай по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Чимкент - Тараз - Кордай - Алма-Ата - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган составит 8,445 тыс. км. Из них 2,233 тыс. км пройдет по территории Российской Федерации, 2,787 тыс. км - Казахстана, 3,425 тыс. км — Китая.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.16; ТЫСЯЧА КАМЕР НИКАК НЕ ВКЛЮЧАТСЯ; ГИБДД ЖАЛУЕТСЯ НА НЕРАСТОРОПНОСТЬ РОСАВТОДОРА

1 тыс. новых дорожных камер, установленных Росавтодором на федеральных магистралях в 2019 году, до сих пор не используются для вынесения штрафов. Об этом рассказали в Госавтоинспекции. В Росавтодоре заявления ГИБДД опровергают: в ведомстве утверждают, что «большая часть» комплексов уже работают и штрафы исправно рассылают.

О проблемах с камерами, установленными на федеральной дорожной сети, рассказал начальник отдела дорожного надзора ГУОБДД МВД России Леонид Ребриков во вторник на всероссийском семинаре-совещании Госавтоинспекции в Екатеринбурге. По его словам, в 2019 году Росавтодор установил на своих магистралях около 1 тыс. дорожных камер, но для фиксации нарушений ПДД приборы так и не начали использовать. Речь идет, например, о Владимирской области (трасса М7) и Дагестане (трасса М6 «Каспий»). «Связано это с непонятными для нас процессами,— признался господин Ребриков.— Сначала эти камеры хотели передать субъектам, потом отыграли это решение назад, решив, что будут сами эксплуатировать, передавая данные в ГИБДД. Но решение так и не принято». По словам Леонида Ребрикова, в настоящий момент камеры не функционируют, финансирование по их эксплуатации «не открыто».

Сложившаяся ситуация приводит к тому, что водители, передвигаясь по федеральной сети, понимают, что штрафы с камеры не приходят, и нарушают безнаказанно, поясняет «Ъ» источник, знакомый с ситуацией.

Причина может быть связана с нынешней редакцией приказа **Минтранса** №402, согласно которому **Росавтодор** не может тратить средства на содержание комплексов — это считается нецелевыми расходами агентства, поэтому нужно вносить изменения в приказ, говорит собеседник “Ъ”.

По данным ГИБДД, на данный момент на всех российских дорогах (федеральных, муниципальных, региональных) установлено более 16 тыс. комплексов, из которых 13,2 тыс. стационарных, 3,6 тыс. передвижных и 1 тыс. мобильных. К концу 2024 года, согласно плану **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, количество комплексов должно быть доведено до 19 тыс.

В пресс-службе Федерального дорожного агентства “Ъ” подтвердили, что в 2018–2019 годах в рамках обустройства федеральных дорог «реализуются мероприятия по устройству свыше 1000 комплексов фотовидеофиксации». «В настоящее время все комплексы установлены, организуется работа по подключению и передаче информации в региональные ЦАФАП (подразделения ГИБДД.— “Ъ”) для последующего администрирования,— пояснили в **Росавтодоре**.— Большая часть уже работает, но не во всех субъектах, в частности в Дагестане. Это обусловлено вопросами взаимодействия с региональными властями. Сейчас эти моменты решаются, до конца года будут подключены все камеры». Сейчас на всех федеральных дорогах установлено 1030 камер, еще 470 будет установлено до 2021 года.

Данные ГИБДД и **Росавтодора** противоречат друг другу, отмечает эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. Но даже если комплексы и правда введены в строй, говорит он, то перед этим необходимо было провести «аудит ограничений на предмет обоснованности и аудит организации движения на предмет проблемных мест, провоцирующих нарушения». Кроме того, отмечает господин Шухман, для ввода новых камер нужно наращивать штат сотрудников ГИБДД, которые будут заниматься вынесением штрафов «на основании полноценного исследования материалов фиксации, а не конвейерным способом».

<https://www.kommersant.ru/doc/4126328>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.16; ДЕЛО НЕ ТОЛЬКО В ТЕХНИКЕ; ПОЧЕМУ НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ТС ПРОВОЦИРУЕТ АВАРИЙНОСТЬ

Одно из опаснейших явлений, приводящих к авариям с тяжелыми последствиями,— это неисправное состояние транспортных средств. Количество дорожно-транспортных происшествий этой категории, к сожалению, уверенно растет каждый месяц. Основная причина в том, что большая часть граждан не проходят техосмотр, «покупая» диагностические карты без предоставления автомобиля на проверку. Ситуация должна кардинально измениться летом 2020 года, когда вступит в силу новая редакция закона «О техническом осмотре».

Проблема с аварийностью из-за неисправных транспортных средств обсуждается уже не первый год. По итогам 8 месяцев 2019 года, следует из официальной статистики аварийности Госавтоинспекции, произошло более 4,1 тыс. таких ДТП, что на 5,6% больше, чем годом ранее.

Ситуация возникла по ряду причин.

Технический недосмотр

Первая — это массовое незаконное приобретение диагностических карт без предоставления автомобилей на диагностику. Напомним, в 2011–2012 годах в России была проведена масштабная реформа ТО, в результате которой вместо привычных талонов ввели диагностические карты, без которых нельзя купить полис ОСАГО. Штрафы за отсутствие техосмотра отменили, а контроль за операторами ТО передали страховщикам. Идея была в том, чтобы искоренить коррупцию в системе техосмотра за

счет введения новых форм контроля. На деле получилось еще хуже, чем было: началась массовая «торговля» картами вместе с полисами. Сегодня карту можно без труда купить либо у страхового брокера, либо по объявлению в интернете за 1–1,5 тыс. руб. По оценкам союза «Техэксперт», 80% автовладельцев фактического ТО не проходят. В январе—сентябре 2019 года было оформлено более 21 млн диагностических карт, из них, судя по оценкам экспертов, почти 17 млн — «фейковые». Иными словами, все эти транспортные средства никто не проверял. Неудивительно, что прирост ДТП по вине неудовлетворительного состояния ТС начался как раз после «реформы» 2011 года. Еще в прошлом году начальник Госавтоинспекции МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников называл цифру: более 1 тыс. смертей в год связано с техническими неисправностями транспортных средств.

Не менее опасное явление — незаконное изменение конструкции транспортных средств, что часто встречается на пассажирских и грузовых перевозках. Владелец микроавтобуса, предназначенного, к примеру, для перевозки 13 пассажиров, самостоятельно добавляет еще 2 сиденья (или целый «диван»), чтобы зарабатывать больше с каждой поездки. При ДТП сиденья срываются с креплений и калечат пассажиров. Другой вариант — оборудование рейсовых автобусов спальными местами, чтобы пассажиры могли в «комфорте» проехать несколько тысяч километров. Зачастую в ходе расследования аварий с подобными ТС невозможно понять, «из каких конструкторов они собраны», говорит Михаил Черников. Владельцы грузовиков для увеличения объема перевозимого груза искусственно наращивают борта или используют самодельные (или некачественные) тягово-сцепные устройства. В 2017 году в Дагестане по этой причине произошла страшная авария — прицеп на ходу отсоединился от грузовика, выехал на «встречку» и протаранил автобус с пассажирами. Десять человек погибли.

Конструкцию меняют и владельцы легковых автомобилей: увеличивают мощность двигателя, занижают и перенастраивают подвеску, устанавливают нештатный «выхлоп». Любители офроуда устанавливают на внедорожники большие колеса, чугунные силовые бамперы, нештатные кузова и двигатели. Самый распространенный вид переделки — переоборудование автомобилей под газобаллонное оборудование. Выполнение этих работ самостоятельно, а не в специализированном сервисе с последующим обязательным прохождением ТО и согласованием с Госавтоинспекцией чревато взрывом и серьезными трагедиями.

Новые правила и новый закон

Госавтоинспекция уже предприняла ряд серьезных шагов для исправления ситуации. С 1 июня 2019 года вступило в силу постановление правительства №413 с новыми правилами внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации транспортных средств: документ был введен впервые. Отныне установлен четкий запрет на изменение массы автомобиля и установку нештатных кузовов, при этом согласование переоборудования стало удобной госуслугой. Проект регламента по ее предоставлению находится на согласовании в Минюсте.

Следующий важный шаг — новые редакции закона «О техническом осмотре транспортных средств», КоАП и Уголовного кодекса. Поправки готовились Минэкономразвития с 2017 года и вступают в силу в июне 2020 года. Отсрочка нужна для принятия 19 связанных с новым законом нормативно-правовых актов, рассказали в пресс-службе Минэкономразвития, их уже разрабатывают в МВД, **Минтрансе**, Минпромторге и других ведомствах. Правила будут ужесточены, что сократит возможности недобросовестных посредников по продаже диагностических карт, говорит заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. «Во-первых, закон вводит обязанность по фотофиксации автомобиля с записью геолокации. Один раз фотография делается в начале процедуры ТО на пункте техосмотра, второй раз — после ее окончания,— поясняет он.— Во-вторых, вводится ряд новых

требований к операторам: пропускная способность каждого пункта, которая будет рассчитываться по специальной формуле, и дополнительные требования к квалификации работников». Соблюдение этих требований будет проверять РСА во время аккредитации. Новый закон меняет и саму процедуру аккредитации, делая ее четкой и прозрачной, добавляют в Минэкономразвития. «К операторам будут предъявляться не только требования к оборудованию (как сегодня), но и требования к помещениям, в которых проводится технический осмотр», — пояснили в министерстве.

Кроме того, проверка автобусов будет проходить теперь под контролем сотрудников Госавтоинспекции. Детали этого процесса будут описаны в отдельном постановлении правительства, оно уже готовится. Ужесточение контроля связано с ростом числа аварий с участием автобусов, в том числе неисправных. Начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников приводит в пример эффективность существующего жесткого контроля со стороны Госавтоинспекции за перевозкой школьников. «Каждый день десятки тысяч детей перевозят 24 тыс. автобусов, за последние три года в этих транспортных средствах у нас нет погибших», — говорит он.

Вместе с новым законом о ТО меняется и наказание. Летом 2020 года новой редакцией КоАП вводится штраф в размере 2 тыс. руб. для водителей, которые управляют ТС без диагностической карты, подтверждающей допуск автомобиля к движению. Контроль будет происходить в том числе с помощью автоматических камер. Оператор, допустивший оформление карты в отношении машины, которая на ТО не приезжала, будет оштрафован на 300 тыс. руб. Такая же санкция будет действовать и за передачу неверных данных в систему ЕАИС ТО. А если оператор работает без аккредитации, то это будет расцениваться как незаконное предпринимательство, что чревато уголовным наказанием по ст. 171 УК. «Эти меры в совокупности, безусловно, практически исключают все возможные практики нелегальной продажи диагностических карт», — считает Сергей Ефремов из РСА.

Ну и наконец, в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется закупить 7,5 тыс. новых технических средств контроля эксплуатации ТС. Речь идет о приборах, позволяющих инспекторам на дорогах проверять тормозную систему автомобилей, рулевое управление, а также проверять корректность работы световых приборов, поясняют в Госавтоинспекции. Дооснащение подразделений и усиление контроля также должны снизить число аварий, которые происходят в России из-за неисправного транспорта.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4119694?query=минтранс>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2019.10.15; ДОРОГИ - НА ПРОВЕРКУ; МИНТРАНС РФ НАЗВАЛ ЛИДЕРОВ И АУТСАЙДЕРОВ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА

В РФ завершается ремонт первых объектов в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Как показал мониторинг федерального **Минтранса**, к концу сентября 16 регионов реализовали более 90 процентов всех мероприятий. В списке лидеров Мурманская область, финишировавшая в начале сентября. В то же время в восьми субъектах уровень выполненных работ не превысил 35 процентов. В их числе Ненецкий автономный округ.

Нацпроект, рассчитанный до 2024 года, стартовал в этом году во всех российских регионах, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. За шесть лет доля региональных трасс, которые находятся в нормативном состоянии, должна увеличиться в нашей стране с 43 до

50 процентов. Аналогичный показатель, если говорить о дорожной сети городских агломераций, должен возрасти с 46 до 85 процентов.

Другая важная задача - повышение безопасности дорожного движения. К 2024 году планируется снизить смертность в результате ДТП не менее чем в 3,5 раза по сравнению с 2017-м. И вдвое сократить количество аварийно опасных участков дорог.

Объем финансирования, который направляется на эти цели в текущем году, можно назвать беспрецедентным. На реализацию федерального проекта «Дорожная сеть», который является частью **БКАД**, федеральный бюджет выделил 111,2 миллиарда рублей. Еще 478,3 миллиарда, согласно паспорту **нацпроекта**, составляет региональное софинансирование. Однако не все субъекты РФ успевают освоить деньги в срок.

В список отстающих регионов из СЗФО попал Ненецкий автономный округ. Федеральный центр рекомендовал региональным проектным офисам в кратчайшие сроки ликвидировать отставание.

По информации федерального **Минтранса**, НАО стал одним из немногих российских регионов, где не все дорожные объекты обрели подрядчиков к концу августа. Эксперты связывают ситуацию с особым географическим положением округа, не имеющего постоянного наземного сообщения с «большой землей». Строительные компании из других субъектов РФ не спешили участвовать в дорожных конкурсах. Предпринимателей отпугивали, в частности, высокие затраты на логистику и короткий период навигации. А местным подрядчикам ряд мероприятий оказался не по плечу.

В Мурманской области, наоборот, к 3 сентября финишировали все дорожные ремонты в рамках **БКАД**. Речь идет о 40 объектах общей протяженностью 83,5 километра. Стоимость работ составила почти 1,3 миллиарда рублей, из них 872 миллиона поступило из федерального бюджета. Все торги в регионе прошли в соответствии с контрольными точками национального проекта. Этап контрактации, согласно паспорту, завершился 31 мая. Место в списке лидеров позволит Заполярье получить дополнительное финансирование на ремонт дорог в следующем году.

В Калининградской области в рамках **нацпроекта** в этом году стартовал ремонт семи областных дорог. По состоянию на начало октября мероприятия завершились на четырех объектах. На пятом - срок к началу ноября. Еще два объекта являются переходящими, там работы продолжатся в следующие годы.

В августе в самом западном российском регионе начали формировать список мероприятий **БКАД** на 2020 год. Первые аукционы уже объявили - сейчас идет прием заявок от подрядчиков, готовых отремонтировать участок трассы Калининград - Полесск протяженностью более 22 километров. Как сообщил руководитель регионального конкурсного агентства Леван Дараселия, начальная стоимость контракта составляет 1437 миллионов рублей.

- Уже в этом году муниципалитеты, у которых есть готовая документация на проведение ремонтных работ, начинают конкурсные процедуры, - отмечает министр развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова. - Это позволит в следующем году не терять драгоценного времени и начать работы сразу же, как установится положительная температура воздуха. Ожидается, что общий объем финансирования будет не меньшим, чем в текущем году, и он также будет уточняться по мере формирования программы дорожного ремонта.

Прямая речь

Максим Акимов, заместитель председателя правительства РФ:

- Результаты реализации **нацпроекта** в регионах зависят прежде всего от управленческих способностей руководителей проектных офисов и грамотного процесса организации работ. Самое главное, чтобы предоставляемые значительные ресурсы использовались аккуратно, качественно и в срок. Напоминаю еще раз: пока не добьемся максимально эффективных результатов, пока мы не выполним все взаимные обязательства, не может

идти и речи о дополнительных ресурсах, в том числе на капитальные объекты региональной и муниципальной дорожной сети.

<https://rg.ru/2019/10/15/reg-szfo/mintrans-rf-nazval-liderov-i-atsajderov-v-realizacii-nacproekta.html>

ТАСС; 2019.10.15; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ ГОРОДА С ЛУЧШИМИ И ХУДШИМИ ДОРОГАМИ

В тройку городов с самыми лучшими дорогами вошли Грозный, Тюмень и Губкин (Белгородская область). Об этом сообщает «Российская газета» со ссылкой на опрос, проведенный сайтом Domofond.ru.

Как пишет издание, средняя оценка качества дорог по России составила 4,5 балла. Лишь в 35 городах из 200 жители поставили дорогам оценку выше 5 баллов. Жители Грозного оценили местные дороги на 7,5 балла, Тюмени – на 7, Губкина – почти на 7 баллов. Москва получила оценку в 5,7 баллов, при этом столица оказалась единственным мегаполисом в первой десятке рейтинга.

По данным исследования, худшие дороги оказались в Ростовской области – городах Каменск-Шахтинский и Шахты. Опрос проводился среди жителей 200 городов-участников рейтинга. В нем приняли участие более 90 тыс. человек.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossiane-nazvali-goroda-s-lucsimi-i-hudsimi-dorogami>

ТАСС; 2019.10.15; РОССТАНДАРТ ОБНАРУЖИЛ НЕДОСТАТКИ В СИСТЕМАХ БЕЗОПАСНОСТИ НЕКОТОРЫХ АВТОБУСОВ В РОССИИ

Специалисты Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) обнаружили недостатки в системах безопасности некоторых автобусов, используемых в России. Об этом сообщил во вторник ТАСС заместитель руководителя Росстандарта Антон Шалаев.

Росстандарт начал массовые комплексные проверки систем безопасности автобусов категорий М2 и М3 в конце августа 2019 года. Причиной начала масштабных проверок стал рост в стране числа дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов.

«Результаты, безусловно, есть, но о них пока преждевременно говорить, можем так сказать, что не всегда результаты краш-тестов оказались положительными», - сказал Шалаев на полях конференции «Нефтегазстандарт-2019» в Уфе.

Эксперты проверяют автобусы, используемые в перевозке детских групп, школьные автобусы, машины автопредприятий. Проверяются, в частности, автобусы российского и китайского производств. «Это действующие автобусы, которые осуществляют перевозки, но это [тесты] не влияет на работу автопарков, потому что работаем в тесном контакте с производителями или их представителями на территории РФ, которые предоставляют соответствующие образцы для испытаний», - пояснил Шалаев.

Ранее в пресс-службе Росстандарта отмечали, что итоговые результаты проверок будут опубликованы в конце 2019 года.

<https://tass.ru/obschestvo/7002952>

ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ БЕЛОРУССИИ ВКЛЮЧИТЬСЯ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНЕ

Власти Калужской области предложили рассмотреть возможность в следующем году включиться белорусским компаниям в дорожное строительство с учетом запланированных регионом объемов работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает во вторник пресс-служба правительства региона.

«Между Калужской областью и Республикой Беларусь - давние хорошие отношения, подписан ряд документов о сотрудничестве, в том числе о побратимских связях между Калугой и Минском. Я предлагаю рассмотреть возможность в следующем году включиться белорусским компаниям в дорожное строительство с учетом запланированных регионом значительных объемов работ в рамках **нацпроекта**», - цитирует пресс-служба слова первого заместителя губернатора области Дмитрия Денисова. По его словам, в настоящее время Белоруссия помогает Калужской области строить жилье и социальные объекты.

Калужская область на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** из федерального бюджета до 2024 года получит 3,3 млрд рублей. За шесть лет планируется отремонтировать более 600 километров дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-kaluzskoj-oblasti-predlozili-belorussii-vklucitsa-v-stroitelstvo-dorog-v-regione>

ТАСС; 2019.10.15; НА ТРАССАХ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ «УМНОЕ» ОСВЕЩЕНИЕ

В Ленинградской области в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** автоматизируют управление наружным освещением на региональных трассах. Об этом сообщается на сайте правительства области.

Уточняется, что до конца 2019 года ГКУ «Ленавтодор» автоматизирует освещение на трассах во Всеволожском, Тосненском, Подпорожском, Сланцевском и Лодейнопольском районах области. Для этого будет использоваться Автоматизированная система управления наружным освещением (АСУНО), центр управления которой размещен на базе диспетчерской службы «Ленавтодора».

«Умная» система АСУНО сама контролирует работу линий электроосвещения и оповещает дорожные службы о сбоях в напряжении, коротких замыканиях, неисправности светильников и несанкционированных подключениях. Кроме того, АСУНО позволяет быстро обнаруживать места обрывов линий электроосвещения и быстро устранять неполадки», – говорится в сообщении.

В прошлом году был запущен пилотный проект – тогда система была внедрена на 61 линии электроосвещения в Волховском, Выборгском, Всеволожском, Гатчинском, Ломоносовском, Кировском, Кингисеппском, Приозерском, Тосненском и Подпорожском районах.

Ожидается, что общая протяженность задействованных линий составит 130 км. С помощью системы АСУНО будет централизовано все наружное освещение на областных дорогах.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-trassah-leningradskoj-oblasti-poavitsa-umnoe-osvesenie>

ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ НА МЕСЯЦ РАНЬШЕ СРОКА ОТКРЫЛИ МОСТ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ ПОД ЕЛЬЦОМ

Власти Липецкой области досрочно открыли для движения транспорта новый мост в селе Черкасы Елецкого района, построенный в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил во вторник журналистам глава администрации региона Игорь Артамонов.

«Почти на месяц раньше срока введен в эксплуатацию мост в селе Черкасы Елецкого района, это радостное событие не только для жителей сел, которые соединяет этот мост, многолетняя проблема Елецкого района решена», - сказал он.

Артамонов пояснил, что новый мост, имеющий районное значение, - не единственный, который будет сдан в эксплуатацию в регионе до конца текущего года. «Впереди -

Лебедянь, на следующий год у нас тоже большие планы по ремонту мостов, в том числе в Ельце», - уточнил глава региона.

В пресс-службе областной администрации ТАСС пояснили, что необходимость возведения нового моста через реку Быстрая Сосна связана с тем, что много лет подряд там действовала старая переправа, сооруженная из подручных материалов. При этом трафик через находившийся в аварийном состоянии путепровод за последние годы значительно возрос. «Ситуация осложнялась в период весеннего паводка, когда старый низководный мост ежегодно затапливался водой, и транспортное сообщение между берегами реки прекращалось», - рассказал собеседник агентства.

По его словам, новый мост построен железобетонных конструкций, а его опоры оснастили ледоперевальными брусьями, позволяющие обезопасить конструкцию во время ледохода. «Высота конструкции на 2,5 метра выше старой, общая протяженность мостового перехода вместе с подходами - 860 метров, мост способен выдерживать автомобильный трафик до тысячи машин в сутки, в том числе тяжелой сельскохозяйственной техники», - пояснили в пресс-службе.

В администрации уточнили, что общая стоимость строительства составила 151,8 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-lipeckoj-oblasti-na-mesac-ranse-sroka-otkryli-most-rajonogo-znachenia-pod-elcom>

ТАСС; 2019.10.15; УЧАСТКИ АВТОДОРОГИ РАЗДОЛЬНОЕ - ХАСАН В ПРИМОРЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ ДО КОНЦА ГОДА

«Примавтодор» отремонтирует участки автомобильной дороги из Раздольного в Хасан в Приморском крае до конца 2019 года в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила во вторник пресс-служба краевой администрации.

«Всего будет заменено 14 км трассы. В ремонте дороги Раздольное - Хасан заняты сотрудники двух филиалов предприятия. В районе поселка Барабаш завершена выборка пучин», - говорится в сообщении.

Всего в этом году в рамках **нацпроекта** в Приморье отремонтируют 28,5 км краевых дорог. Помимо дороги Раздольное - Хасан, это участки дороги Артем - Находка - Порт Восточный после поворота на Врангель, дорога Сибирцево - Жариково - Комиссарово в районе сел Украинка и Жариково и дорога Хабаровск - Владивосток - Тавричанка. Также ремонт ведется в четырех муниципалитетах Владивостокской агломерации.

В пресс-службе администрации края ТАСС уточнили, что ремонт автомобильных дорог в Приморье ведется также в рамках региональной программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края», рассчитанной до 2021 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7001557>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТРУБИЛИНА МАРИНА; 2019.10.16; ВСЕ БУДЕТ БЫСТРО; ТРИ ЧАСА УХОДИТ СЕГОДНЯ НА ПРОВЕРКУ ПОЕЗДОВ НА ОДНОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА МЕЖДУ СТРАНАМИ

Международную конвенцию, упрощающую пересечение границы для железнодорожных пассажиров, планируют подписать российские власти. Кабмин дал такое распоряжение **Министерству транспорта РФ**.

«Речь идет о введении упрощенных контрольных процедур в пассажирских поездах, пограничном и таможенном контроле в поездах по новой технологии в пути следования, организации пропуска пассажирских поездов в безостановочном режиме, сокращении времени проведения контрольных операций на пограничных станциях, проведении контрольных процедур во время технологических операций при смене колеей», - пояснили «Российской газете» в **Минтрансе России**.

После ратификации конвенции страны с общими границами будут «индивидуально» договариваться между собой, какие технологии станут использовать для ускорения проверок.

«Сегодня существуют некоторые ограничения в подходах по организации администрирования государственных границ в отношении железнодорожного транспорта, - сообщили «РГ» в Федеральной пассажирской компании (ФПК). - Например, в сообщении с ЕС пограничный контроль в пути следования может осуществляться только при организации высокоскоростных перевозок. Классические поезда ФПК, курсирующие в международном сообщении, также оснащены необходимым телекоммуникационным оборудованием, но из-за ограничений в Шенгенском кодексе о границах применяется устаревшая технология контроля. Страны, которые присоединятся к конвенции, должны снять эти ограничения, а также развивать приграничную инфраструктуру в интересах пассажиров».

Сейчас поезда на границах иной раз стоят по несколько часов. «Например, поезд Ташкент - Волгоград на дорогу туда и обратно тратит 128 часов, - объясняет Олег Никитин, заместитель председателя дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. - При этом 20 часов из этого он стоит на пунктах пропуска. А на один из четырех **пунктов пропуска** он тратит 3 часа. Или, к примеру, поезда Бишкек - Москва, Душанбе - Москва тратят при следовании в одну сторону до 7 часов на проверки. Вы представьте - степь, жара, кондиционеры, если они вообще есть в поезде, отключены, поскольку поезд стоит... Зимой, наоборот, все продувается».

На северо-западном направлении ситуация несколько благополучнее. Так, поезд из Санкт-Петербурга в Хельсинки и наши, и финские службы досматривают на перегонах между приграничными станциями. «В Бресте скоростной поезд Москва - Берлин теперь вместо полутора часов тратит на смену колесных пар и смену локомотива всего 26 минут. И в это же время поезд проверяют белорусские пограничники, - добавляет Никитин. - А дальше поезд останавливается в польском Тересполе и там ему уже приходится стоять еще 45 минут - такие нормативы у Евросоюза».

Впрочем, когда начнут действовать положения новой конвенции - пока неясно. После ее подписания последует ратификация документа. А действовать его положения начнут лишь по истечении трех месяцев со дня, когда к конвенции присоединятся как минимум пять государств.

«Главное тут не в том, что Россия ратифицирует конвенцию, а в том, ратифицируют ли ее страны, с которыми у России есть железнодорожное сообщение, - считает председатель Союза пассажиров России, член Общественного совета при **Министерстве транспорта РФ** Кирилл Янков. - Если, например, ее ратифицируют только страны, расположенные на других континентах, то тогда для россиян, в общем-то, ничего не изменится».

ТАСС; 2019.10.15; РЕКТОР МГУ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ МЕГАПРОЕКТ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ДОЛИНЕ ВУЗА

Мегапроект «Единая Евразия: Транс-евразийский пояс RAZVITIE - Интегральная евразийская транспортная система (Единая Евразия: ТЕПР-ИЕТС)», который должен обеспечить связанность территорий и их активное развитие, может стать одним из проектов научно-технологической долины МГУ (имеет статус технопарка Москвы). Об этом во вторник в ходе заседания президиума Российской академии наук (РАН) сообщил академик РАН, ректор МГУ им. Ломоносова Виктор Садовничий.

«Это тот проект, который требует объединения и РАН, и Московского и Петербургского университетов. И что, если мы вступим с этим проектом в долину МГУ, строительство которой начинается в ближайшее время? Сделаем его одним из проектов с отдельным кампусом. Мне кажется, в этом случае мы могли бы привлечь к проекту и зарубежных ученых, например, китайских коллег», - сказал Садовничий.

По его словам, второе предложение, которое могло бы активизировать разработку проекта, это провести круглый стол в Санкт-Петербурге и позвать на него заинтересованные университеты, в том числе из регионов, чтобы вовлечь их в работу.

Садовниченко поддержал президент РАН Александр Сергеев, который отметил, что этот проект вместе с людьми, которые над ним регулярно работают, надо куда-то определить. «[В технологической долине МГУ] сейчас будут появляться очень серьезные проекты и, наверное, будет замечательно аккумулировать там свои усилия», - сказал глава РАН.

О мегапроекте XXI века

«Единая Евразия: ТЕПР-ИЕТС» - мегапроект, который предполагает создание на территории России транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией. Он будет включать в себя современный скоростной железнодорожный комплекс, автомобильную трассу и линию оптоволоконной связи. Его реализация позволит максимально эффективно задействовать уникальный транзитный потенциал евразийского пространства, стимулировать экономический рост государств региона, укрепить сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами.

Кроме того, среди ожидающихся результатов реализации проекта - обеспечение геополитической безопасности России, территориальная связанность страны, создание миллионов рабочих мест, заселение малонаселенных регионов Сибири и Дальнего Востока и освоение природных ресурсов этих регионов.

Работа над проектом была начата в середине 2000-х годов. В его разработке принимают участие ученые из МГУ, институтов РАН, представители РЖД и др.

<https://tass.ru/ekonomika/7001953>

ГУДОК; 2019.10.16; КАКИЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛОМБЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ВАМ НУЖНЫ?

Сергей Кондратенко, заместитель генерального директора по технической политике и проектной деятельности транспортно-экспедиторской фирмы «Евросиб»:

- Мы, безусловно, пломбуем электронными запорными устройствами дорогостоящие грузы и транзитные грузы. Но, кроме того, совместно с компанией «ГЛОНАСС» и НПК «Позитрон» мы работаем над проектом электронной пломбы, которая будет не только гарантировать контейнеры и вагоны от вскрытия, но и обеспечивать температурный режим внутри, формировать защитную холодильную цепь на всем протяжении следования товара, к которому предъявляются особые условия хранения. Это будет распространяться и на перевозки внутри страны. Проект непрерывной холодильной цепи в настоящий момент курирует правительство и **Минтранс**. В самой обозримой перспективе внедрим пломбы на рефрижераторах, чтобы помимо сохранности от хищений непрерывно контролировать температурный режим внутри транспортного оборудования. На направлении Европа

- Китай такие пломбы, которые гарантируют качество товара, будут очень востребованы.

Виталий Ильченко, директор по проектам ООО «Аврора ЛОГИСТИКС»:

- Как известно, 1 июля президент России разрешил провозить санкционные товары транзитом через Россию с использованием электронных пломб ГЛОНАСС. В соответствии с этим указом операторы начали действовать, но столкнулись с некоторыми сложностями. **Минтрансу**, Минпромторгу, ФТС и некоторым другим ведомствам были даны поручения - разработать регламент работы с электронными пломбами, но до сих пор этого документа нет. Ранее, в 2014 году, разработан регламент для транзитных грузов, следующих с Украины под пломбами ГЛОНАСС через территорию России. Поэтому сейчас пломбы старого образца, на которые есть регламент, используются охотнее, чем

новые. Новые пломбы кто вешает, кто хранит на складе в ожидании регламента, и никто не понимает, как с ними работать, технология отсутствует. Выглядит это примерно следующим образом. Пломба навешивается на входе транзитного груза в Россию, на границе, и снимается в конечной точке - на выходе из России. Чьими силами это должно делаться - не указано. Поэтому приходится брать этот труд на себя сотрудникам РЖД. А ресурсов на это не хватает. Сотрудник станции берет пломбу, идет на пути, ищет необходимый вагон, устанавливает пломбу, заносит это действие в протокол, возвращается, садится за компьютер, вносит все необходимые данные и отправляет их в ФТС. Со слов сотрудников станции Смоленск-Сортировочный, данная процедура занимает от 60 до 90 минут. Потому что ходить нужно много, а людей у них мало. Кроме того, перечня транзитных товаров, которые подлежат обязательной пломбировке, тоже пока не существует. Как и понимания, какие таможенные посты должны в этом участвовать.

Алексей Белоусов, заместитель директора по железнодорожным перевозкам ООО «Пром-Нефть-Сервис»:

- Мы не используем электронные пломбы. В этом нет необходимости. Перевозок, при которых электронное пломбирование обязательно по закону, мы не осуществляем. Через особо опасные районы, где цистерны могут вскрыть, наши составы не идут. В последний год мы перестали грузить на Украину. Поэтому вполне хватает традиционного пломбирования.

Валерий Андрюшин, заместитель генерального директора Группы компаний «Страж»:

- На железнодорожном транспорте уже около четырех лет используются электронные пломбы нашей компании. Пломбы других производителей пока только разрабатываются и тестируются, но на рынок не вышли. За время эксплуатации опломбировано 33 тыс. вагонов, контейнеров и автофургонов. На перевозках, которые не связаны с пересечением границ, часть грузов тоже пломбируется. Около 500 электронных пломб используются по договоренности с вооруженной охраной на особо опасных участках, где наиболее часто случаются хищения. В случае вскрытия охрана получает сигнал и может быстро реагировать. Охрана чаще всего пломбирует такими пломбами электронику, спиртную продукцию, опасные и дорогостоящие грузы. Годовой экономический эффект от электронного пломбирования на железнодорожном транспорте сейчас оценивается в 7,4 млрд руб.

РЖД ТВ; 2019.10.15; В РУТ (МИИТ) СОЗДАДУТ ДЕТСКИЙ ТЕХНОПАРК ТРАНСПОРТНОГО ПРОФИЛЯ

В РУТ (МИИТ) создадут детский технопарк транспортного профиля для системной профориентации школьников. Здесь они познакомятся с интеллектуальными транспортными системами, будут изучать цифровые технологии и заниматься моделированием. Технопарк планируют открыть к началу следующего учебного года.

<http://www.rzdrtv.ru/2019/10/15/v-rut-miit-sozdadut-detskij-tehnopark-transportnogo-profilya/>

ГУДОК; АНДРЕЙ ГОРОДНОВ; 2019.10.15; СТАРТОВАЛ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Российский университет транспорта запустил для учащихся 9-11-х классов московских средних школ образовательный проект «Инженерные каникулы». Его первый этап стартовал 7 октября, а второй начнется 28.

На первом этапе его участникам расскажут о важности конструирования и 3D-печати для промышленного производства, а также представят перспективы развития этих технологий.

Лекционные занятия направлены на ознакомление с теорией расчета конструкций, системами трехмерного моделирования и печати. Практические занятия посвящены выбору методов разработки геометрических моделей на основе предложенного технического задания, расчетам деталей в автоматизированной системе на прочность, устойчивость и случайные воздействия. Кроме того, преподаватели РУТ (МИИТ) окажут желающим помощь в подготовке к участию в профессиональных олимпиадах.

На втором этапе будут организованы 3 экскурсии с выполнением лабораторных работ. Их темы: «Образовательное многофункциональное пространство», «Живой эксперимент в лабораторном практикуме Дома физики РУТ» и «Яркая физика в лаборатории инновационных технологий Дома физики РУТ».

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1480633>

КОММЕРСАНТЬ «НЕФТЬ И ГАЗ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ИРИНА САЛОВА; 2019.10.16; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ЖДУТ В РОССИИ; СТРАНА ПРЕДПОЧИТАЕТ ПЕРЕЙТИ НА ГАЗ

Большое экологическое лобби заставило мировой автопром отвернуться от традиционных видов топлива в пользу машин на электричестве. Но, несмотря на динамичный рост спроса, объем производства электромобилей остается невысоким на фоне многомиллионных продаж автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. В России у этого сегмента и вовсе нет перспектив в обозримом будущем с учетом госпрограммы по переводу транспорта на газ. К тому же на рынке убеждены, что экологическая безопасность электромобилей, за которыми тянется углеродный след, явно преувеличена.

В начале октября американский производитель электромобилей Tesla сообщил, что достиг рекордных показателей производства и поставок своих машин в третьем квартале 2019 года. Продажи выросли на 1,9% по сравнению с предыдущим также пиковым кварталом — до 97 тыс. автомобилей, основная доля которых пришлось на наиболее популярную Model 3 (79,6 тыс. машин). По итогам первого полугодия эта модель Tesla стала безоговорочным лидером мировых продаж, которые выросли почти в два раза, до 765 тыс. единиц. Активнее всего — в 2,1 раза — продажи электрических автомобилей выросли в Китае (там купили 430,7 тыс. штук), хотя в целом сбыт автомобилей на местном рынке упал на 12%. В Европе спрос вырос на 84%, до 173,2 тыс. электромашин.

Крутой разворот глобального автопрома в сторону машин с электрическими двигателями и отказ от дизельного топлива произошли после того, как стало известно о махинациях германского Volkswagen при сертификации продукции на уровень экологической безопасности. В сентябре 2015 года компанию обвинили в том, что специальное программное обеспечение на ряде моделей концерна занижало показатели выброса вредных веществ. С тех пор крупнейшие автопроизводители обнародовали амбициозные планы по расширению модельного ряда электромобилей. Сам Volkswagen планирует выпустить до 2028 года около 70 новых моделей электромобилей и произвести к этому сроку в общей сложности 22 млн машин на электрической тяге. В развитие этого направления автогигант планирует вложить в ближайшие пять лет около €44 млрд.

Электромобилям не хватает заряда

Главным ограничением динамики спроса на электромобили является низкая обеспеченность их парка инфраструктурой. Сейчас, по данным The Boston Consulting Group (BCG), в мире насчитывается более 320 тыс. стандартных зарядных станций и 120 тыс. станций быстрой зарядки для машин с электродвигателем. По уровню обеспеченности зарядными станциями лидируют Нидерланды с 0,27 станции на один электромобиль, Германия — 0,22, Китай — 0,17 — и Япония — 0,14 (при среднем значении по миру — 0,14).

Зарядная инфраструктура во многих странах субсидируется государством, при этом автоконцерны также стараются инвестировать собственные средства в развитие зарядных станций, так как от этого в значительной степени зависит спрос на их продукцию. Так, в начале октября испанская Repsol открыла самую мощную в Европе зарядную станцию для электрокаров с терминалами мощностью 400 кВт. Это позволит заряжать транспортные средства за 5–10 минут, что сопоставимо со временем заправки машины с углеводородным двигателем.

Если даже в самых технически развитых странах мира остается острым дефицит инфраструктуры для электромобилей, то в России можно говорить фактически о ее полном отсутствии. По данным VCG, на 2,5 тыс. электромобилей тут приходится всего 170 зарядных станций. Спрос на электромобили на российском рынке остается штучным: в 2018 году, по данным «Автостата», продажи новых электромобилей в РФ выросли на 51,6%, до 144 штук. В целом в России парк машин на электричестве на 1 января 2019 года насчитывал 3,6 тыс. штук, что составляет менее 0,01% от общего парка легковых автомобилей. Отставание российского рынка от глобальных темпов роста правительство оценивает в среднем в четыре-пять лет. И, по мнению экспертов, эта ситуация не улучшится без серьезной господдержки.

Уже принятые меры пока не дают очевидного эффекта. Так, для развития этого рынка на ввоз электромобилей введена нулевая пошлина. Государство предоставило владельцам электромобилей в Москве возможность парковать машины бесплатно, в Санкт-Петербурге электромобили освобождены от уплаты транспортного налога. Аналогичную меру собираются утвердить и московские власти, а также увеличить вдвое размер бюджетных субсидий при покупке электромобилей для каршеринга и такси. О том, что правительство города планирует расширить поддержку развития электротранспорта, сообщал в конце сентября мэр столицы Сергей Собянин.

В последние два года Москва начала перевод дизельного городского транспорта на электродвигатели. «Постепенно мы вообще откажемся от двигателей внутреннего сгорания на нашем общественном транспорте. Такие интересные инициативы, как переход каршеринга на электромобили, мы тоже будем это стимулировать. По мере развития российского автопрома будем рассматривать вариант перехода служебного и коммунального транспорта на электрические двигатели, я думаю, это будет происходить в ближайшие годы», — подчеркнул мэр столицы.

Планируется активно развивать и инфраструктуру для электромобилей. Правительство Москвы уже подписало соглашение с ПАО «Россети» об установке в 2019–2023 годах не менее 300 зарядных станций для электробусов, легкового и двухколесного электротранспорта с обслуживанием в течение 15 лет по контракту жизненного цикла.

Россия выбирает бензин

Развивать в России планируется и собственное производство электромобилей, которое пока отсутствует. Но пока речь идет о небольших несерийных проектах. К концу года компания Zetta планирует представить компактный трехдверный автомобиль с электроприводом на два или четыре колеса, стоимость которого будет начинаться с 450 тыс. руб. Как пояснил гендиректор производителя Денис Щуровский, окончательная цена зависит от емкости батареи и типа привода. В базе машина с передним приводом сможет проезжать на одной зарядке 200 км. Но, хотя по количеству деталей машина на 99% российская, батарея для нее импортируется из Китая. И ее стоимость настолько высока, что в стоимостном выражении локализация составляет около 50%. По прогнозам компании, сегмент компактных электромобилей, на который выходит Zetta, может вместить до 15 тыс. проданных автомобилей в год в России. Экспортные продажи, отмечает господин Щуровский, по предварительным соглашениям, могут составить примерно 10 тыс. машин.

С помощью электродвигателя и литий-ионных батарей дать новое развитие закрытому в 2014 году проекту отечественного спорткара Marussia собираются инженеры Новосибирского государственного технического университета совместно с КБ «Спектр». На проектирование электрического привода для создания электромобиля на базе спорткара уйдет около полутора лет. Но пока нет и речи о серийном выпуске машины.

О планах модернизации авто под работу на электричестве заявили и создатели президентского автопарка. Так, разработчики автомобилей Augus проекта «Кортеж» собираются внедрить в семейство автомобилей класса «люкс» для первых лиц российского государства более мощный электродвигатель, чтобы его можно было использовать независимо от основного и переключать в городе на электропитание. При этом, как пояснял весной гендиректор Augus Motors Франц Герхард Хильгерт, автомобили серии не станут полностью электрическими, а останутся гибридными.

На рынке подобные проекты считают «заигрыванием с трендами». При этом, как признают в Минпромторге, в России перспективы широкого распространения электромобилей остаются туманными. Особенно учитывая госпрограмму по развитию газомоторного топлива как наиболее экологичной замены бензина и дизеля. Министерство энергетики России в 2019 году получит из резервного фонда правительства РФ 3,4 млрд руб. на строительство 85 объектов заправки транспортных средств природным газом. На ближайшие пять лет на развитие рынка газомоторного топлива заложено 50 млрд руб. Но, как заявлял в начале октября вице-премьер Дмитрий Козак, этих средств не хватит для расширения его географии, а значит, вложения могут существенно вырасти.

Газовый призрак

Главным лоббистом перевода автомобилей в России на газ является, разумеется, «Газпром». Компания в обозримой перспективе рассчитывает продавать через сеть газозаправочных станций более 10 млрд кубометров газа.

В 2018 году президент **Владимир Путин** поручил Минэнерго подготовить концепцию развития рынка газомоторного топлива (ГМТ) до 2030 года, тогда же документ был направлен в правительство. Согласно концепции, количество автотранспорта на ГМТ должно вырасти с нынешних 150 тыс. до 700 тыс. автомобилей, газовых АЗС — примерно с 400 до 2,4 тыс. единиц. Для справки: в 2018-м объем реализации газомоторного топлива в России составил 700 млн кубометров.

В мире, по расчетам «Газпрома», насчитывается 26 млн автомобилей на природном газе и свыше 31 тыс. газовых автозаправочных станций. При этом объем потребления газа такими автомобилями составляет 26 млрд кубометров в год и может вырасти к 2025 году до 100 млрд кубометров. Сейчас в лидерах по такому транспорту находятся: Иран (4 млн автомобилей), Китай (4 млн), Пакистан (3,7 млн), Аргентина (2,5 млн), Индия (1,8 млн) и Бразилия (1,8 млн). Причем некоторые из этих стран газ импортируют. Что касается Европы (в том числе Украины и России), то здесь насчитывается около 1,86 млн автомобилей на природном газе.

Если в России газомоторное топливо пользуется всесторонней поддержкой, то в мире оно наталкивается на сопротивление. Как заявлял в начале октября бывший зампреда правления «Газпрома», советник главы «Газпром экспорта» Александр **Медведев**, лоббисты, выступающие против использования газа в качестве транспортного топлива, утаивают факты об углеродном следе, который оставляют автомобили на электродвигателе.

По его мнению, экологичность различных видов топлива в транспорте должна оцениваться по всему их жизненному циклу: от добычи до использования двигателя на автомобиле. При таком подходе даже электромобили способствуют выбросам CO₂ на этапе производства электроэнергии. Господин **Медведев** поясняет, что, если взять существующую структуру производства электроэнергии в мире, объем углеродного следа

при производстве электроэнергии для любого сценария развития электромобильного транспорта будет выше, чем использование природного газа в транспорте.

«Поэтому, к сожалению, это миф, что электромобили освобождают пользователя от последствий выбросов. Просто эти выбросы происходят не у себя на дворе, а по соседству, где работают эти электростанции», — заявил он. По его словам, пониженные выбросы вредных веществ от работы электромобилей сводятся практически на нет значительным ущербом для окружающей среды от работы электростанций, а также влиянием утилизации отработанных аккумуляторов электромобилей. Эта проблема, по словам господина **Медведева**, до сих пор не решена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4117930>

RNS; 2019.10.15; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РЕШИТЬ ВОПРОС С БАЗОЙ МЕДИЦИНСКИХ ДАННЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил определиться с необходимостью единой информационной базы медицинских данных водителей, следует из стенограммы на сайте правительства.

«В ряде случаев ДТП происходят по вине тех, кто садится за руль, имея прямые медицинские противопоказания или ограничения. В том числе – находится на диспансерном наркологическом учёте. В результате, естественно, рискуют не только сами водители, но и другие участники дорожного движения. Единая информационная база, где бы собирались сведения о таких водителях (её нет), могла бы снизить потенциальную опасность подобного рода вождения. Подготовка законопроекта идёт с 2016 года. Надо точку ставить, определиться, надо нам это или не надо», — заявил **Медведев** в ходе совещания об исполнении поручений президента и правительства

Ранее «Коммерсант» сообщил, что Минздрав утвердил приказ, согласно которому будущие водители и желающие вернуть права после лишения будут проходить тест на определение в крови карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT) — маркера, который указывает на хронический алкоголизм. По данным издания, при его обнаружении граждан будут направлять в наркологический диспансер, также кандидатам в водители предложат сдать мочу на анализ «употребления психоактивных веществ»: опиатов, каннабиноидов, амфетамина, кокаина, метадона, барбитурата.

По мнению министерства, проверка граждан на хронический алкоголизм и наркоманию перед выдачей прав будет эффективной мерой профилактики ПДД.

В Минюсте RNS сообщили, что приказ представлен на государственную регистрацию и сейчас проводятся его правовая и антикоррупционная экспертиза.

<https://rns.online/transport/Medvedev-poruchil-reshit-vopros-s-bazoi-meditsinskih-dannih-voditelei-2019-10-15/>

ТАСС; 2019.10.15; ГИБДД ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ВОПРОС О ЗАПРЕТЕ РЕГИСТРАЦИИ АВТОБУСОВ НА ФИЗЛИЦ

Госавтоинспекция планирует рассмотреть вопрос о введении запрета на регистрацию автобусов на физических лиц. Об этом сообщил начальник отдела организации регистрационно-экзаменационной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ Роман Мишуков на заседании круглого стола в преддверии пленарного заседания Всероссийского семинара-совещания руководителей подразделений Госавтоинспекции.

«Транспортными средствами, явно предназначенными для коммерческого использования - это категория автобусов более 5 тонн, категория МЗ, тяжелые грузовики более 12 тонн, прицепы [категории] ОЗ, О4, свыше 3,5 тонн - физическим лицам во многих странах мира [владение] запрещено, физическое лицо не может приобрести такую технику. Мы готовы

это рассмотреть, обсудить, послушать. Потому что **Минтранс** активно поддерживает эту позицию <...> Подумать в дальнейшем можно», - сказал он.

Также Мишуров пояснил, что сейчас обязанности по исполнению требований по перевозке распространяются только на юридические лица. При этом практика расследования ДТП с участием этого вида транспорта показывает, что транспортные средства часто оказываются принадлежащими физическому лицу.

«Огромный автобус приехал, человек говорит, что купил для собственных нужд. Какие могут быть собственные нужды на таком автобусе? Или фуры огромные. Как только государство начинает регулировать вопросы, связанные с перевозочной деятельностью и дополнительным обременением, все уходит сразу в физических лиц», - добавил он.

Мишуров уточнил, что рассмотрение вопроса может занять до полугода и позже войти в новый пакет поправок к закону «О государственной регистрации транспортных средств».

<https://tass.ru/obschestvo/7003841>

ТАСС; 2019.10.15; ПОДХОДЫ К ПУТЕПРОВОДУ НА ЮГЕ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЕТСЯ ВОССТАНОВИТЬ В 2022 ГОДУ

Власти Санкт-Петербурга планируют в 2022 году реконструировать дорожные подходы к Цимбалинскому путепроводу, который капитально отремонтируют в течение трех лет. Об этом сообщил журналистам во вторник заместитель генерального директора «Центра транспортного планирования Санкт-Петербурга» Андрей Шаньгин.

Цимбалинский путепровод является ключевым транспортным объектом, связывающим Невский и Фрунзенский районы Петербурга, в сутки по мосту проезжают более 10 тыс. автомобилей.

«В 2022 году планируется реконструировать улицы Белы Куна от Софийской улицы до Цимбалинского путепровода и улицы Цимбалына от улицы Седова до путепровода. Работы планируется выполнить после завершения капитального ремонта Цимбалинского путепровода в 2021 году», - сказал Шаньгин.

На выполнение проекта реконструкции дорожных подходов к мосту городские власти рассчитывают привлечь из бюджета 38 млн рублей.

В сентябре губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и генеральный директор - председатель правления «Российских железных дорог» (РЖД) Олег Белозеров подписали соглашение о реконструкции Цимбалинского путепровода до 2021 года. Инвестиции в реконструкцию составят 4,5 млрд рублей, вложения осуществят РЖД и городские власти в равных долях. Под мостом будет пролегать участок маршрута будущей высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург.

Цимбалинский путепровод частично закрыли на капитальный ремонт в декабре 2018 года. Работы планировалось завершить к первому июня, однако впоследствии их продлили на несколько лет. Мост над путями станции Санкт-Петербург - Сортировочный - Московский к северу от платформы Фарфоровская был сооружен в 1910 году.

<https://tass.ru/spb-news/7001838>

ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА НАПРАВЯТ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ СТАНЦИЙ МЕТРО 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 Г.

Правительство Санкт-Петербурга направит на проектирование новых станций городского метрополитена 1 млрд рублей в 2020 году. Это в два раза превышает показатель 2017 года. Об этом в понедельник сообщил председатель комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга Валерий Москаленко на заседании городского правительства.

«Мы существенно наращиваем расходы на проектирование объектов метрополитена, формируя таким образом проектный задел. В 2020 году объем средств на проектирование

метрополитена в размере 1 млрд рублей будет фактически в два раза превышать объемы тех же расходов по 2017 году», - сказал Москаленко.

На строительство объектов метрополитена в 2020 году из бюджета Санкт-Петербурга запланировано выделить 12,7 млрд рублей. В 2019 году на расходы по строительству метро предусмотрено 18 млрд рублей.

В 2020 году планируется завершить проектирование 17 объектов, в том числе участок Красносельско-Калининской линии от станции «Казаковская» до «Путиловской», участок Невско-Василеостровской линии от «Беговой» до «Зоопарка», участок Фрунзенско-Приморской линии от «Комендантского проспекта» до «Шуваловского».

Продолжится проектирование двух объектов Красносельско-Калининской линии и начнется проектирование участка Красносельско-Калининской линии на 5 станций, участка Кировско-Выборгской линии на 2 станции метро и участка Лахтинско-Правобережной линии - от «Дыбенко» до «Кудрово».

Также в будущем году начнется строительство участка Невско-Василеостровской линии от «Беговой» до «Зоопарка» и участка Фрунзенско-Приморской линии от «Комендантского проспекта» до «Шуваловского проспекта».

<https://tass.ru/ekonomika/6998560>

ТАСС; 2019.10.15; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ГОТОВЫ ВЛОЖИТЬ 376 МЛН РУБ. В СТАНЦИЮ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» В 2019 ГОДУ

Мэрия Новосибирска объявила конкурс на работы стоимостью 376 млн рублей по строительству новой станции метро «Спортивная», которые ранее за-за изменения их состава были отменены. Об этом говорится в материалах закупки на строительство и на разработку рабочей документации, размещенной 14 октября на сайте госзакупок управлением заказчика по строительству подземных транспортных сооружений мэрии Новосибирска.

Проект строительства станции метро «Спортивная» в Новосибирске включен в план возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году. В начале июня проект метро получил отрицательное заключение Главгосэкспертизы. Заявка на строительство была отправлена на повторное рассмотрение после устранения замечаний. Положительное заключение экспертизы мэрия получила 20 августа. Начальная цена контракта составляла почти 2,63 млрд рублей, срок был обозначен до ноября 2021 года. Однако 10 октября на сайте госзакупок появилась информация, что конкурс на строительство станции метро был отменен из-за изменения состава работ по проекту.

«Средства бюджета Новосибирска [и] Новосибирской области на оплату по настоящему контракту составляют в 2019 году - 376 млн рублей, в том числе средства бюджета Новосибирской области - 375 млн рублей, средства бюджета города Новосибирска - [около одного млн] рублей», - сообщается на сайте госзакупок.

Международная федерация хоккея в мае 2018 года утвердила решение о проведении молодежного чемпионата мира 2023 года в Новосибирске. Матчи турнира будут проходить на новой хоккейной арене, на строительство которой вместе с прилегающей к ней инфраструктурой потребуется около 10 млрд рублей. Половина пойдет на саму спортивную площадку, оставшаяся часть - на станцию метро «Спортивная», обустройство набережной и прилегающей территории.

Новосибирский метрополитен - единственный в России за Уралом - был открыт в 1985 году, в его составе действуют две линии из 13 станций. Последняя из них, «Золотая Нива», введена в эксплуатацию в феврале 2011 года. В 2018 году метрополитен перевез более 83 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/6998107>

ТАСС; 2019.10.15; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПЛАНИРУЮТ ВЫДЕЛИТЬ НА ПРОЕКТ МЦД ОКОЛО 60 МЛРД РУБЛЕЙ

Столичное правительство планирует вложить в проект Московских центральных диаметров (МЦД) около 60 млрд рублей, что составит более 30% от общего бюджета проекта. Об этом сообщил журналистам во вторник заммэра Москвы по градостроительной политике Марат Хуснуллин.

«На МЦД пока мы планируем выделить порядка 60 млрд [рублей], но мы это планируем предварительно, потому что сейчас у коллег в РЖД идет большая работа по проектированию. По мере того, как будут выходить проекты, прошедшие экспертизу, будет понятно, какая сумма будет корректироваться. Мы примерно 30-35% финансируем со стороны Москвы, остальное - часть из федерального бюджета, часть из средств компании «РЖД», - сказал Хуснуллин, добавив, что средства предусмотрены по адресно-инвестиционной программе Москвы (АИП) на 2020-2022 годы.

Адресно-инвестиционная программа столицы представляет собой перечень строек и объектов, финансируемых за счет городского бюджета. Всего финансирование АИП в 2019-2021 годах составит 1 трлн 594,3 млрд рублей. С 2020 по 2022 года на реализацию АИП выделяют около 2 трлн рублей.

Московские центральные диаметры - начатый в 2018 году транспортный проект. Предполагается создание пяти железнодорожных линий, которые должны пройти по диаметру из одного муниципалитета Подмосковья через центр столицы в другой. Первые два диаметра - МЦД-1 от Одинцово до Лобни и МЦД-2 от Нахабино до Подольска запустят в ноябре 2019 года. Затем планируется открыть МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово. По подсчету экспертов, реализация проекта МЦД разгрузит всю транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

<https://tass.ru/moskva/7002201>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.10.16; РЖД УХУДШИЛА ПРОГНОЗ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ 2019 ГОДА; ТЕПЕРЬ ВМЕСТО РОСТА КОМПАНИЯ ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ

По итогам 2019 г. погрузка на сети РЖД может сократиться на 0,5% до 1,284 млрд т, следует из обновленного финансового плана госмонополии, с копией которого ознакомились «Ведомости». Подлинность документа подтвердили собеседники «Ведомостей» в двух операторских компаниях и знакомый с его содержанием чиновник. Позднее идентичные данные сообщил со ссылкой на копию документа «Интерфакс». Еще несколько месяцев назад госмонополия сообщала, что во второй половине 2019 г. ждет существенного роста грузоперевозок, а рост этого показателя за весь год – на уровне около 1,5%.

Показатель погрузки РЖД в этом году подкосили результаты II квартала. При сравнимых с прошлым годом объемах грузоперевозки в первые три месяца 2019 г. в апреле, мае и июне они упали настолько, что накопленный показатель за первое полугодие снизился на 1,5% до 633,6 млн т.

Компания по-прежнему рассчитывает на существенный, до 1,5%, рост погрузки по итогам 2019 г., говорил, комментируя результаты полугодия, заместитель гендиректора РЖД Алексей Шило. В компании рассчитывали, что это произойдет за счет роста погрузки зерна и стройматериалов, а также завершения основных ремонтных работ на железнодорожной сети. В июле погрузка в самом деле восстановилась до уровня прошлого года, в августе выросла на 0,2%, в сентябре – на 1%. Но этого оказалось недостаточно, чтобы компенсировать падение. Накопленным итогом за девять месяцев погрузка снизилась на 0,6% до 956,5 млн т.

ТЭК

Помешать планам могут нехватка инфраструктуры, экологические программы, рост экспорта газа

В числе причин пересмотра прогноза погрузки на 2019 г. – снижение мировых цен на уголь, один из основных грузов РЖД, и черные металлы, говорится в пояснительной записке к скорректированному плану РЖД. Кроме того, снижение показателя объясняется ограничениями на ввоз грузов по отдельным направлениям «в условиях нестабильной геополитической обстановки», снижением поставок щебеночной продукции со стороны предприятий дорожно-строительного сектора, перераспределением нагрузки по выработке электроэнергии с угольных ТЭС на ГЭС. Дополнительные факторы – внеплановые остановки металлургических и химических комбинатов, усиление конкуренции и снижение цен на экспортных зерновых рынках, снижение спроса российских аграриев на удобрения на фоне высокого уровня цен, указано здесь же.

Новый прогноз РЖД достаточно реалистичен, соглашается собеседник «Ведомостей» в одном из железнодорожных операторов. По его словам, основное ожидаемое падение (около 2%) произойдет в сегменте нефтебензиновых цистерн – в связи с запуском нефтепровода Комсомольского НПЗ и увеличением сроков ремонтов на крупных НПЗ в первом полугодии. Кроме того, продолжится снижение поставок угля в Западную Европу, а также общего экспорта черных металлов, ожидает он: «Это связано с введением заградительных пошлин стран – потребителей металлопродукции, а также с замедлением темпов роста экономик некоторых из них».

Главная проблема РЖД – сохраняющийся дефицит провозных мощностей в восточном направлении, считает источник еще в одной компании-операторе: «Из-за этого в 2019 г. РЖД согласовала менее 80% заявленных грузов для отправки на восток».

По оценкам «Северстали», спрос на сталь в России по итогам года вырастет примерно на 4%. Но погрузка в сталелитейной отрасли зависит от сезонности и спроса на сталь, напоминает старший директор группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов: основное ее потребление приходится на строительную отрасль, а пик строительства – на лето.

Падение общей погрузки на сети РЖД в 2019 г. на 0,5% – «один из реалистичных сценариев», соглашается председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. «Волатильность внешних рынков, падение спроса и серьезные ограничения инфраструктуры не позволят пока добиться роста погрузки», – считает он. «Даже активное предоставление скидок не позволяет РЖД нивелировать негативную динамику погрузки угля и остановить переток нефти и нефтепродуктов на трубопроводный транспорт», – говорит и гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. По его оценке, в 2019 г. общая погрузка снизится до 1%.

В отношении 2020 г. РЖД по-прежнему настроена оптимистично. Как и в предыдущей версии финансового плана, ожидается погрузка в размере 1,315 млрд т. Правда, из-за корректировки прогноза на 2019 г. погрузка может вырасти больше – на 2,5% вместо 1,8%. Иванкин настроен более скептически: «При благоприятных условиях рост погрузки составит не более 1%».

Представитель РЖД от комментариев отказался.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/15/813828-rzhd-uhudshila-prognoz>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.15; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СВЕЛА ПЛАН С ФАКТОМ; ОАО РЖД КОНСТАТИРОВАЛО СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ ГОДА

ОАО РЖД признало падение погрузки по итогам 2019 года: в скорректированном финплане прогнозируется ее сокращение на 0,5%, до 1283,6 млн тонн. Это более точно отвечает реальному положению дел, чем прежние прогнозы, подразумевающие рост,

полагают аналитики. Но далее монополия прогнозирует гораздо более оптимистичную динамику погрузки, которая будет расти по всем грузам, кроме нефтяных, в 2020–2022 годах, да и те падать будут только в 2020 году и незначительно. Эксперты считают подобные прогнозы слишком радужными.

ОАО РЖД скорректировало финансовый план на 2019 и 2020–2022 годы и направило финальную версию в **Минтранс** (“Ъ” видел текст документа).

Главная новость доработанного пакета корректив — отрицательная динамика погрузки по итогам 2019 года. В предыдущих предложениях по корректировке она все еще была положительной, хотя темпы роста были в десять раз ниже, чем было заложено в долгосрочную программу развития холдинга (ДПР) до 2025 года — 0,155% вместо 1,55% (см. “Ъ” от 3 октября). Теперь же план предусматривает сокращение погрузки на 0,5% к уровню 2018 года, или недогруз 6 млн тонн относительно прошлого года и 25,5 млн тонн относительно плана.

В ОАО РЖД оперативных комментариев не дали. В **Минтрансе** пояснили, что в соответствии с уточненной версией финплана, направленной монополией в его адрес, в 2019 году прогнозируется снижение уровня погрузки примерно на 0,5%. «Это вызвано неблагоприятной экспортной конъюнктурой на рынках угля и металла, а также рядом других факторов», — поясняют в министерстве, отмечая, что в результате уточнения показателей 2019 года чистая прибыль ОАО РЖД сохранена на прежнем уровне. На 2020–2022 годы прогноз погрузки в целом не изменен.

ОАО РЖД связывает эти потери с макроэкономическими факторами — в первую очередь замедления роста мирового ВВП и неблагоприятной конъюнктуры мирового рынка металлов, кокса, энергетического и коксующегося угля.

Фактическая погрузка за девять месяцев сократилась к тому же периоду 2018 года на 0,9%, при этом росла в сентябре, а по итогам октября, сообщил во вторник замгендиректора ОАО РЖД Павел Иванов, планируется рост в пределах 2%.

Погрузка угля по итогам 2019 года должна вырасти на 0,2% до 375,7 млн тонн, сократившись во внутрироссийском сообщении на 2,6%, но увеличившись на ту же долю в экспортном. Причина сокращения внутренних поставок — снижение потребления электроэнергии на фоне теплой погоды и переключения нагрузки с ТЭС на ГЭС. Надежды на рост опираются на прогнозы увеличения добычи угля при росте спроса со стороны зарубежных потребителей, в том числе Германии, Японии и Белоруссии, а также наращивании мощностей по перевалке угля: пуск третьей очереди «Порта Восточный» и терминала ОТЭКО в Тамани.

Перевозки нефтегрузов продолжают падать под влиянием подключения Комсомольского НПЗ к нефтепроводу ВСТО-2 и ограничений на импорт в Казахстане. По итогам года поставки упадут на 2%, до 231,6 млн тонн. Заметно, на 6,3%, до 73,2 млн тонн, упадет погрузка черных металлов — прежде всего за счет снижения отгрузки на экспорт на 17,5%. Основные факторы этого снижения — ухудшение мировой конъюнктуры, замедление темпов роста экономик Китая и Турции, протекционизм в США, а также внеплановые работы на ряде крупных меткомбинатов, в том числе НЛМК, ММК и «Уральской стали», затяжной плановый ремонт на НЛМК (см. “Ъ” от 16 октября). При этом поставки на внутренний рынок растут — на 2,6 млн тонн, до 44,6 млн тонн на фоне повышенного спроса на прокат со стороны строительного сектора, автопрома и трубных заводов. Растут и перевозки руд — на 2% к 2018 году, до 139,2 млн тонн. Никуда не делся и обвал погрузки зерна — по году ожидается спад на 17,9%, до 24,4 млн тонн при падении экспорта на 25,7%, до 12,8 млн тонн, упадут перевозки лесных грузов на 8%, до 42,1 млн тонн.

Рост будут демонстрировать строительные грузы, погрузка которых падала в первом полугодии, но потом, подкреплённая госзаказами, в том числе по проекту «**Безопасные и качественные автодороги**», вернулась к росту.

По итогам года ожидается рост на 1,4%, до 195,6 млн тонн. Также ожидается увеличение перевозок химических и минеральных удобрений (на 3,3%, до 61,1 млн тонн) и контейнерных грузов (на 11%). В экспортном сообщении, говорится в документе, основной прирост контейнерных перевозок обеспечивается за счет лесных грузов, что, в свою очередь, связано с увеличением спроса в Китае, вызванном в том числе субсидиями Пекина на железнодорожные контейнерные перевозки.

При этом за горизонтом 2019 года в финплане просматривается оптимизм. Погрузка будет расти — на 2,5% в 2020-м, 2,3% в 2030-м и на 2,7% в 2022 году. Прирост погрузки угля и черных металлов не будет опускаться ниже 3%, по нефтегрузам при плановом падении на 0,4% в 2020 году ожидается рост в пределах 1% в 2021–2022 годах. Погрузка лесных грузов восстановится уже с 2020 года с приростом 3,8%, который будет увеличиваться, а хлебные грузы скакнут в следующем году на 9,9% — правда, потом прирост будет близок к нулю. Наиболее резкий, хотя и уступающий сегодняшнему, рост прогнозируется в сегменте контейнерных перевозок: 6,1–6,4% в год.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин полагает, что новый прогноз на 2019 год «приближен к реальному». «2020 год также лучше планировать исходя из пессимистического прогноза», — уверен он. Эксперт замечает, что дополнительным источником грузовой базы для ОАО РЖД может быть отказ от логистического контроля, который ежегодно лишает монополию более 5 млн тонн грузов, а «в условиях волатильности добровольно отказываться от таких объемов неправильно».

<https://www.kommersant.ru/doc/4126382>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ГЕНДИРЕКТОР «РЖД ЛОГИСТИКИ»: МЫ - «ИНКУБАТОР» НОВЫХ БИЗНЕСОВ В ГРУППЕ РЖД

Примерно через год исполнится 10 лет со дня основания компании «РЖД Логистика» (РЖДЛ). Сейчас логистическое направление в «Российских железных дорогах» - в числе основных составляющих доходов группы и краеугольный камень в ее стратегии. О том, как РЖДЛ стала «инкубатором» ряда бизнесов холдинга и какие еще активы «выращиваются», куда стоит и не стоит инвестировать в этой сфере и в каких направлениях планирует развиваться сама компания в интервью «Интерфаксу» рассказал ее генеральный директор Вячеслав Валентик.

- Начнем с глобального вопроса. Не первый год в группе РЖД обсуждается новая концепция транспортно-логистического блока. Я так понимаю, что ее облик до конца до сих пор не сформирован. Как вы видите роль «РЖД Логистики» в рамках этой концепции?

- Хороший вопрос. С одной стороны, «Российские железные дороги» последовательно и целенаправленно становятся логистической компанией - и не на словах, а на деле. И это логично, это мировой тренд. С другой стороны, холдинг является собственником огромного количества активов, сохраняет и развивает их, ищет им наилучшее применение, выполняет с их помощью различные обязательства. И вопрос в том, где будет определена точка роста - будет ли это совершенствование и эволюция услуги, или же это будет концентрация на управлении активами.

Обе роли хороши, но они между собой, как правило, малосовместимы с точки зрения позиционирования компании. Мы видим, что сейчас значительные усилия холдинга тратятся на работу над эффективностью внутри своей системы, и результаты этой работы впечатляют. На это дополнительно накладываются задачи по цифровизации, где усилия и результаты - объективно, без реверансов - тоже очень достойные. Я не могу и не хочу

говорить за всю группу РЖД - где эту точку роста надлежит ставить. Вопрос будет решен, всему свое время.

«РЖД Логистика» может играть роль звена, связующего активы и создающего на их базе услугу, но это обязательно должен быть эволюционный путь. Потребуется колоссальные усилия, инвестиции, концентрация компетенций, работа с регуляторами, так что простым определением роли, наделением полномочиями внутри холдинга задачу не выполнить. Пока для себя мы определили первые четыре основные компетенции, на которых сосредоточены основные усилия.

- О чем идет речь?

- Мы определяем для себя четыре основных направления - грузовая логистика, логистический консалтинг и аутсорсинг для промышленных предприятий, контейнерные перевозки и «РЖД Экспресс» (организация перевозок мелких и сборных партий грузов - ИФ). По динамике выручки и маржинальному доходу каждое из них показывает неплохой органический рост.

К примеру, по нашим прогнозам, выручка в сегменте грузовой логистики по итогам 2019 г. увеличится более чем на 50% и превысит 8 млрд руб., логистического аутсорсинга - на 20%, почти до 2,5 млрд руб., контейнерных перевозок - на 70%, до 12,2 млрд руб., «РЖД Экспресса» - на 5,3%, примерно до 1,3 млрд руб. Маржинальный доход по сегментам также покажет положительную динамику и достигнет почти 480 млн, около 340 млн, более 400 млн и около 140 млн руб., соответственно.

Если говорить, на чем мы сосредоточены глобально, то в холдинге РЖД уже сложилась конфигурация, когда разнообразные активы существуют в разных формах и различным образом управляются. В этой конфигурации у «РЖД Логистики» - по задумке - и была роль, которая связывает эти самые активы в некую единую логистическую услугу. И на протяжении всей истории нашей компании реализовывался именно этот концепт.

Например, в свое время компания занималась практически всем контейнерным транзитом, потом был реализован spin-off - и этот бизнес фактически лег в основу ОТЛК (АО «Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс», United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA - сейчас на паритетных условиях принадлежит ж/д администрациям РФ, Казахстана и Белоруссии - ИФ). Затем «РЖД Логистика» занималась внутрихолдинговыми перевозками внутри «Российских железных дорог», что через некоторое время подобным образом влилось в операционный процесс работы ФГК (АО «Федеральная грузовая компания», «дочка» монополии - ИФ).

Потом у «РЖД Логистики» была услуга комплексного транспортно-логистического обслуживания, когда компания организовывала цепочку доставки, в основном угля и в основном в морские неспециализированные порты. Это была довольно технологичная услуга just-in-time. Она не так давно также легла в основу деятельности других «дочек» холдинга РЖД, которые сейчас пытаются ее цифровизировать.

Поэтому можно сказать, что «РЖД Логистика» - это такой «логистический инкубатор», в котором мы создаем сервисы, технологически оттачиваем их. Дальше уже холдинг принимает решение, где и каким образом такие наработки лучше использовать, а мы организуем трансферт соответствующих технологий. Если предположить, что в совокупности все эти услуги сохранились бы внутри нашей компании, то я даже не представляю, какие объемы продаж у нас бы сейчас были и до какого масштаба бы мы разрослись.

- Но, с другой стороны, у вас же все равно сохраняются эти сервисы?

- Да, но ваш вопрос был о том, на чем мы сейчас сосредоточены. А с учетом специфики нашей деятельности, как «логистического инкубатора», возможно, через условный год мы какое-то из своих направлений бизнеса вырастим до такого масштаба, что холдинг примет решение выделить его в отдельную компанию, или мы сами можем выступить

инициаторами подобного spin-off, если будем понимать, что такое решение окажет положительное влияние на дальнейшее развитие определенной бизнес-компетенции.

- Можете привести какой-то пример из последних spin-off?

- Да, например, это перевозки социально значимых грузов. В этом году группа РЖД решила, что это направление уже достаточно выстроено логистически и его можно выделять.

- Как это повлияет на ваши финансовые результаты?

- Будет, конечно, определенная коррекция, это логично. Но если одна из миссий - это «бизнес-инкубатор», то такое развитие событий абсолютно закономерно и никого не должно настораживать.

- Давайте вернемся к приоритетным на сегодняшний день направлениям. Например, к логистическому аутсорсингу...

- ...где, хочу подчеркнуть, сейчас мы являемся лидерами рынка в этом сегменте.

- Но у вас там все больше и больше конкурентов? Те же классические вагонные операторы туда уже идут.

- В целом, то, что различные игроки транспортного рынка двигаются в логистический аутсорсинг, мы приветствуем. И это наша осознанная позиция - чем больше конкуренции, тем лучше. Потому что на неподготовленном, еще неразвитом рынке довольно утомительно быть «пионером», популяризировать новую современную услугу и убеждать собственников предприятий, что им выгодно передавать внутреннюю логистику на аутсорсинг - так же, как они отдают на аутсорсинг массу непрофильных компетенций в своей деятельности.

Почему-то к логистике все еще относятся так, будто каждый сможет ее самостоятельно сделать эффективной. Хотя никто же зубы сами себе не вырывает, а зачем-то идут к врачу. Или можно самому делать ремонт, но потом же придется привлекать специалистов и переделывать.

- А какой, по вашим оценкам, сейчас потенциал рынка промышленной логистики и консалтинга? И какого его покрытия вы уже достигли?

- Мы понимаем, что у нас есть около 20% рынка. Оценочно мы берем некий потенциал компаний и производителей, которые в принципе могли бы свою логистическую инфраструктуру и свои логистические цепочки отдать на аутсорсинг. Но рынок будет расти, это точно. В том числе за счет появления новых производств.

- Новые инвесторы идут на это гораздо легче?

- Да. В том числе потому, что финансовые институты, которые дают деньги новым предприятиям, сразу задают вопрос - а что у вас будет с логистикой? Это один из стратегических вопросов. Понятно, что тем заводам, которые строились в сороковые, пятидесятые и шестидесятые годы прошлого столетия, тоже задавался этот вопрос Госпланом. Но ответ уже мало кто помнит.

- Есть ли разница в устройстве внутреннего логистического хозяйства? Оно сложнее на старых предприятиях или это только кажется?

- Да, конечно. Когда вы приходите на какие-то старые предприятия, где процессы создавались еще в «древние» времена, вы, если не переделываете полностью цепочку поставок внутри предприятия, можете безболезненно прикоснуться только лишь к некоторым процессам, потому что какие-то другие вещи менять невозможно. В то же время, когда вы приходите на новые производства или участвуете в их проектировке, сами цепочки и сама логистика выстраиваются гораздо более глубоко и эффективно.

- Сами, кстати, инвестируете в переустройство внутренней логистики клиентов?

- Что такое логистический аутсорсинг? Это, по сути, когда мы приходим к клиенту и говорим, что он может забыть про выстраивание собственной команды, систем управления бизнес-процессами, ИТ - все это сделает наша компания, именно на этом этапе мы и инвестируем - в людей, в сами процессы, в собственные ИТ-разработки, которые у

нас достаточно передовые. И эти вложения наш клиент не понесет, они изначально были заложены в нашей базе компетенций, которой мы потом делимся с разными потребителями. Иначе каждый клиент вынужден был бы делать собственные системы. Но зачем, если мы уже все сделали и придумали?

Если говорить о дальнейшем развитии этого направления, то не исключено, что мы будем под него приобретать какие-то активы: инфраструктуру предприятий промышленного железнодорожного транспорта, терминалы, склады, открытые перегрузочные площадки, погрузочную технику, маневровые локомотивы. Нам интересно расширяться там, где есть сложная логистика.

Причем не обязательно, что с самого начала она должна обладать очевидной маржинальностью, мы ее находим в процессе, когда начинаем работать с себестоимостью. Мы можем себе позволить сначала заходить на некий ценовой уровень, а дальше понимаем, что должны достичь каких-то KPI по ходу работы. И когда мы будем работать со снижением себестоимости, эти KPI и дадут ту самую маржинальность.

Кстати, «просто спросить» - это тоже отдельная услуга, называется логистический консалтинг, который вырос как раз из обширнейшей базы наших наработок в сфере логистического аутсорсинга. Этой услугой успешно пользуется, например, такой гигант как «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN).

- С какими еще крупными промышленными компаниями вы работаете в этой сфере? Кто у вас еще есть в портфеле консалтинга или аутсорсинга?

- На текущий момент у нас 47 крупных клиентов, в том числе «Северсталь» (МОЕХ: CHMF), Западно-Сибирский металлургический комбинат группы Evraz, АО «РН-Транс» («дочка» «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) - ИФ), Kerama Marazzi, «Русвинил», «Гардиан Стекло Ростов», «Владморрыбпорт», Салехардский речной порт.

- Сейчас «Российские железные дороги» делают ряд концессий, например в Калуге, Тольятти. Материнская компания не планирует привлекать вас их обслуживать?

- Нас не зовут, мы сами приходим. Мы в этом смысле проактивны, стараемся мониторить подобные инициативы и предлагать свои услуги. Мы это успешно и не один год делаем в «Алабуге» (Татарстан - ИФ), например.

- Контейнерные перевозки - более традиционный рынок. Какие там перспективы у компании?

- Тут мы очень глубоко в рынке, это наша основная специализация - работа на международных транспортных коридорах (МТК - ИФ). Мы работаем как в транзите, так в экспорте и импорте. «РЖД Логистика» сейчас - один из основных маркетмэйкеров в Азии и Европе. Для многих наших китайских партнеров очень важно, что мы являемся частью государственных «Российских железных дорог» и активно популяризируем концепцию железнодорожного транзита.

Для нашего клиента важен подход, который «РЖД Логистика» ставит во главу угла - предложить клиенту максимально полный перечень возможных вариантов перевозки грузов из одной точки в другую, используя самые эффективные технологии, на берегу разъяснить «плюсы» и «минусы» того или иного маршрута и дать возможность сделать взвешенный выбор.

Сделав количественный рывок в 2019 г., в 2020 г. мы планируем продолжать укреплять позиции компании на маршруте между Китаем и Европой и расширять географию за счет стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Большую работу предстоит сделать на рынках Кореи, Японии, Вьетнама с точки зрения привлечения грузопотоков на маршрут через порты Дальнего Востока РФ. Ориентировочно рост по данному направлению в 2020 г. к 2019 г. должен составить не менее 15-20%.

Наши прогнозы основываются, в том числе, на успешном опыте «РЖД Логистики». Мы менее чем за год поставили на железную дорогу грузы таких крупнейших клиентов, как Haier, Hisense, Porsche, Changan, запустили перевозку готовых автомобилей Volvo между

Китаем и Россией, КНР и ЕС, начали ж/д доставку автокомпонентов на завод по сборке автомобилей Geely под Минском, запустили новые поезда в ЕС, РФ и Белоруссию из китайских Циндао, Янтай, Цзыбо, Ганчжоу и Янчжоу.

Также мы реализовали проекты по возврату порожних китайских контейнеров из Европы с попутной загрузкой экспортными грузами из России, предложили рынку регулярный сервис доставки грузов из провинции Анхуй в Финляндию и обратно.

- В этой связи не могу не спросить: вы друг другу внутри группы РЖД не мешаете?

- Вы - это кто?

- «РЖД Логистика» и GEFSCO, например.

- GEFSCO не сосредоточены на контейнерном транзите из Китая в Европу, у них другие компетенции. Но будет корректнее, если они про себя сами будут говорить.

- Хорошо, а с UTLC ERA?

- В самом начале часть контейнерного грузопотока, который был у «РЖД Логистики», перешел в это совместное предприятие, в какой-то степени как вклад с нашей стороны. Компания работает на определенном выделенном коридоре и делает это, как вы сами знаете, весьма успешно. Но мы и UTLC ERA - это разные виды деятельности. Они являются оператором трансказахстанского маршрута в европейском понимании этого термина. «РЖД Логистика» в этом коридоре - экспедитор. Мы экспедируем наших китайских клиентов и сами являемся клиентом для UTLC ERA, активно сотрудничая с этой компанией.

- Для «контейнерного» направления вы планируете приобретать активы?

- Мы должны подходить к вопросу инвестирования в какие-то логистические объекты каждый раз индивидуально. Если вы спросите меня: а вот сейчас, например, для контейнерных перевозок готовы ли покупать вагоны-платформы? Я бы сказал, что в данный момент не готов.

- Вопрос в высокой стоимости?

- Да, и в нашем видении рынка на ближайшее время. Мы бы не стали рисковать деньгами холдинга в этом моменте. Это вопрос разного отношения к рискам. Раз сейчас есть на рынке операторы, которые с готовностью инвестируют в вагоны - отлично, пусть они строят себе новый парк, а мы с удовольствием придем к ним как клиент.

С другой стороны, деятельность нашей компании все же отличается от работы операторов. Мой собственный многолетний опыт работы показывает, что, когда ты оператор, за тобой «тяжелый» актив - вагон, а значит и его содержание - техническое, финансовое. И для оператора это будет самой главной точкой интереса, потому что есть такая неснижаемая ватерлиния, ниже которой при установлении цены услуги опуститься нельзя - прямой убыток.

При этом рынок циклический - то вагоны нужны всем, то вагоны не нужны никому. И когда все хорошо, и вагоны разлетаются как пирожки, мало кто находит время и мотивацию инвестировать в развитие дополнительных услуг. А когда все плохо, вроде, уже опять не до того, потому что нужно прежде всего пристроить вагон. И только где-то в равновесии между этими состояниями начинается интерес к подобным сложным дополнительным компетенциям, когда все уже более-менее «сытые», но при этом смотрят, чем еще тут можно заниматься.

- До этого вы сказали, что одно из ваших основных направлений деятельности - работа на МТК, в том числе запуск новых и их развитие. В мае было объявлено, что вы планируете развивать Баку-Тбилиси-Карс (БТК - ИФ), в том числе - создавать с этими целями совместное предприятие с турецкой стороной. Уже осень, есть ли движение в этом вопросе?

- Да, проект движется не так быстро, как хотелось бы в идеале. Но что-то начинать всегда непросто. Присутствие в этом проекте «Российских железных дорог» в нашем лице дает надежду, что все-таки он будет реализован. Мы там появились как раз для того, чтобы

обеспечить соблюдение интересов всех участников коридора, и мы сделаем все возможное, чтобы стороны смогли договориться. Турция очень заинтересована в БТК. Уверен, что и остальные страны увидят практическую выгоду, если мы все вместе запустим этот коридор.

- Баку-Тбилиси-Карс - единственный ваш интерес в Средней Азии?

- Далеко не единственный. Нам всегда интересно быть там, где есть ниши и возможности поработать над эффективностью цепочек поставок. Мы видим, что на сопряжениях, особенно межграницных, пространство возможностей для повышения эффективности просто огромно. Речь и про Казахстан, и про Узбекистан, про Туркмению, Монголию, Афганистан.

Причем разговор не только о контейнерных грузах, но и про мультимодальные перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов «от двери до двери». Эта услуга сейчас особенно востребована у клиентов из металлургической, энергетической и машиностроительной отраслей. Да, в этой работе есть своя, в том числе страновая, специфика, есть устоявшиеся практики, которые не так легко адаптировать к европейским. Но здесь - как в шутке про планы покататься на санках и отсутствие снега - нас это огорчает, но не останавливает.

- Как вы смотрите на перспективе перевозок «санкционной» продукции транзитом из Европы в Китай?

- Спрос на это большой и со стороны Европы, и со стороны Китая. Европейские экспедиторы уже давно запрашивают у нас такую возможность. Мы, как и весь рынок, ждем утвержденного регламента по работе с электронными «пломбами» (с которыми будет возможен такой транзит через РФ - ИФ).

- Почему это так интересно? Увеличит объем выручки компании?

- Не только. Такие перевозки помогут сократить дисбаланс грузопотоков между Востоком и Западом. Мы все активно работаем над тем, чтобы баланс выровнялся, и эта инициатива существенно поможет. Ситуация в транзите меняется: до 2019 г. китайские грузоотправители субсидировались своим правительством и на отправку контейнеров из Китая в Европу через Россию, и на возврат порожних контейнеров из ЕС в КНР. Для нас, железнодорожников, это выглядело так, будто поток туда и обратно был более или менее сбалансирован.

На самом деле, обратно в большом объеме шли порожние контейнеры. С этого года политика выдачи субсидий изменилась, и китайские власти перестали давать льготы на порожний пробег. И дисбаланс явно обозначился. В свете этого перевозки «санкционки» - и инструмент для снижения дисбаланса, и решение стратегических задач страны по увеличению объема транзита.

- Вернемся к приоритетным направлениям компании. Что такое «грузовая логистика», что вы вкладываете в это понятие?

- Грузовая логистика - это, например, транспортировка негабаритных грузов, или перевозки, связанные со сложной инженерной работой, или мультимодальная доставка. Также это перевозки опасных грузов, требующих соблюдения повышенных требований и особых условий. Это и длинномерные рельсы, и негабаритные грузы для российских производств, запчасти, сырье.

Опять же, - к вопросу о концепции компании «без активов» - когда начинается мультимодальная перевозка по территории нескольких стран или с использованием различных видов транспорта, оператор с активами не может рассчитывать только на свою собственность - она не может быть в каждой стране, ему нужно договариваться с таким же собственником активов в другой стране. А как раз договариваться и выстраивать мультимодальные логистические цепочки мы умеем лучше всего.

Когда в перевозке нужно обследовать и устранить препятствия в габарите следования груза, состыковать различные виды транспорта, разработать и изготовить специальное

оборудование для транспортировки, монтажа и крепления груза - здесь мы, конечно, абсолютно конкурентоспособны.

А вообще, еще раз подчеркну, - мы за конкуренцию, потому что логистический рынок - живой, он про людей. Моя заинтересованность как руководителя «РЖД Логистики» в том, чтобы как можно больше профессионалов приходило в логистику, а это возможно только если у меня будут появляться конкуренты. Чем больше людей будут интересоваться логистикой, и свой интеллект, свое время тратить на решение таких вопросов, тем очевиднее будет моя задача в качестве генерального директора «притащить» этих людей к себе. Поэтому чем больше конкуренции во всех направлениях бизнеса, тем лучше - и для нас, и для клиентов.

- В сентябре вы совместно с Российским экспортным центром (РЭЦ) объявили о запуске регулярных поездов-«агрозэкспрессов» с отечественной сельхозпродукцией в Китай. Что это для «РЖД Логистики» - просто красивый бренд транспортной услуги или реально новое рыночное направление?

- «Агрологистика» - это очень интересная для меня тема. В первую очередь потому, что этот рынок сейчас только формируется. Страна создает кластеры с будущей товарной массой. Это мечта логиста - работать при зарождении такого рынка. Мы внутри компании создали агрологистический сегмент, и сейчас уже начинаем возить российские продукты в контейнерных поездах в Китай. Вместе с РЭЦ проводим семинары и объясняем производителям, какие логистические возможности вообще существуют.

Зачастую они не в курсе, что могут встать со своей продукцией в поезд уже сейчас, даже если у них есть всего один контейнер. Причем у нас множество регулярных поездов, и производитель может поставить свой контейнер не только в начальной точке отправки, но и практически на любой станции по пути следования состава. В ноябре мы с РЭЦ намерены провести такой семинар для китайских компаний, заинтересованных в импорте российских продуктов питания.

- Если все уже есть, то чего не хватает, кроме желания производителя отправить свою продукцию на экспорт?

- Есть ряд нерешенных вопросов. Например, в России еще только разворачивается сеть региональных консолидационных центров - это тоже задача для складской, автомобильной и железнодорожной логистики. Идей много, в том числе по интеграции мощностей центральной дирекции РЖД по управлению терминально-складским комплексом в этот проект. В этом смысле у активов холдинга есть преимущество, так как его складские мощности уже имеют всю необходимую, в том числе транспортную, инфраструктуру.

Также мы сейчас ограничены в перевозке мяса и птицы «холодными поездами». Но не потому, что «РЖД Логистика» не готова, а потому что импортирующие партнеры со своей стороны не могут прийти к единому решению, где и как они будут делать таможенно-санитарные процедуры и по каким правилам. Для того чтобы отправлять «холодные» поезда с продуктами питания, к примеру, в Китай, российскому терминалу надо пройти соответствующую китайскую аккредитацию, а это несколько десятков требований и условий.

Сейчас в компании агрологистика еще не выделена как отдельное направление бизнеса, но не исключено, что в будущем она им как раз станет. При правильном подходе это направление можно развивать практически в каждом регионе страны.

- Кроме агрологистики в каких еще услугах «РЖД Логистика» может стать тем «логистическим инкубатором», о котором вы говорили?

- Я думаю, таким «инкубатором» мы можем стать в нашем четвертом основном направлении - проекте по перевозкам малых партий грузов «РЖД Экспресс», который мы уже достаточно развили, чтобы думать о становлении его как отдельного бизнеса.

- Что нужно, чтобы произошел spin-off этого вида бизнеса?

- Если думать о том, что проект выходит в самостоятельное плавание, то, возможно, здесь может потребоваться приобретение активов, так как на рынке сейчас есть изношенность парка, с которым работает «РЖД Экспресс». В первую очередь, мы, возможно, будем смотреть на грузобагажные вагоны, которые необходимы для развития проекта RailJet по доставке сборных грузов из Пекина в Москву и обратно в составе пассажирского поезда менее чем за 6 суток. Проект невероятно перспективный и кардинально меняющий представление о скоростных возможностях железной дороги, приближая нас, по сути, к срокам авиадоставки.

Для его развития напрашивается идея запуска поездов из таких грузобагажных вагонов, но тут есть объективное ограничение - в России, да и вообще в СНГ, такого парка очень мало, у него небольшая грузоподъемность и весьма внушительная стоимость. Опять же, грузы могут пойти и в контейнерах, и в новых специальных типах крытых вагонов, которые сейчас в разработке. В общем, изучаем вопрос.

- Не думали масштабировать этот проект и возить не только на маршруте Пекин-Москва?
- Отчего же не думали? Спрос на него огромный. Он очень интересен Японии, у Белоруссии есть идея продлить его до Минска и оттуда доезжать до Европы. Также в проекте заинтересованы страны Средней Азии, с которыми у нас есть прямое железнодорожное сообщение. Не хочу пока раскрывать все карты, но RailJet - продукт весьма перспективный как сам по себе, так и для масштабирования.

- Кроме RailJet, чем еще интересен «РЖД Экспресс»? У него ведь нет четкой маршрутизации?

- Именно. Там более 16 тыс. маршрутов. Отсутствие четкой маршрутизации выгодно для клиента, так как дает ему неограниченное количество возможностей для отправки груза. Для нас это, конечно, - большая работа, но ведь именно в этом и весь смысл логистического бизнеса.

- С точки зрения того, что это достаточно сложный технологический бизнес, он будет кому-то интересен, если его выводить на продажу?

- Есть разные варианты. Никто же не говорит, что это направление обязательно надо продавать. Возможно, будет лучше его акционировать в отдельную дочернюю структуру. Просто этот вид бизнеса может развиваться самостоятельно, требовать отдельных инвестиций, иметь отдельный бюджет, отдельных партнеров. Не исключено, что в будущем под него можно будет найти партнера-инвестора, например, с сетью специализированных высокотехнологичных складов или автомобилями, подвижным составом. Не финансового инвестора, а игрока с компетенциями. В общем, тут есть разные мысли.

- Но в целом в масштабах компании, как я понял, вы достаточно осторожно подходите к инвестированию. Или во что-то все-таки готовы складывать средства?

- Конечно, в IT-продукты. У нас есть такие разработки, успешно показывающие себя на разных предприятиях в периметре логистического аутсорсинга. Не исключен вариант инвестирования в складскую деятельность, маневровую тягу, в том числе передовую, на гибридном ходу. Например, на недавней выставке в Берлине были представлены весьма любопытные образцы, (на салоне - ИФ) в Щербинке тоже было на что посмотреть, подумать. Инвестировать в нашем случае есть смысл в то, чего на рынке не хватает. Но в целом рынок активов в России весьма развит, серьезного дефицита - чтобы прямо-таки негде было взять чего-то - в сфере логистики нет.

Хотя есть условно «слабое звено» - «холодные» склады, которые становятся особенно актуальными в свете развития «агроэкспорта» из России. Думаю, «РЖД Логистика» могла бы выступить соинвестором создания такого склада, если проект пройдет оценку по внутренней норме доходности. И это вложение, что важно понимать, в пределах наших компетенций и подходит под развитие конкретных сервисов, которые нам поручил продвигать холдинг.

- Когда-то «РЖД Логистика» наращивала свое присутствие на рынках за счет внешних активов: создание латвийского совместного предприятия Euro Rail Trans, приобретения австрийской Far East Land Bridge. Сейчас такая модель развития для вас актуальна?

- Да, мы рассматриваем такие варианты. Сначала хотел бы обозначить, что именно нам могло бы быть интересно с точки зрения M&A. Это, в первую очередь, компании с концентрацией узкоспециализированных компетенций в логистике, в которых у нас уже есть потребность и до соответствующего уровня развития которых мы еще органически не доросли, или это компания с пулом интересных нам клиентов. Мы активно смотрим на рынок, и несколько идей в этой сфере у нас уже есть. О каких компаниях идет речь, естественно, сейчас сказать не могу.

Тут просто еще есть своеобразный момент. В M&A стороны могут обмениваться акциями, а так как мы - 100%-ная компания холдинга РЖД, то это, в первую очередь, решение акционера, - какой именно пакет в «РЖД Логистике» он готов отдавать.

- То есть при таких сделках речь может идти об обмене долями?

- Рассматриваются такие варианты.

- А в принципе, если бы - гипотетически - «Российские железные дороги» по аналогии с «Трансконтейнером» (MOEX: TRCN) захотели продать существенную долю в «РЖД Логистике», это могло бы усилить компанию в своем сегменте присутствия?

- Во-первых, РЖДЛ - и с материнской компанией, и с ее другими «дочками», и со всем остальным рынком - работает на коммерческих условиях. Поэтому экономически для нас совершенно ничего бы не изменилось. Второй вопрос - кто мог бы быть потенциальным партнером? Если бы это был какой-то глобальный игрок с «выстраданными» и выстроенными компетенциями в логистике, с лучшими практиками, то могла бы получиться действительно интересная синергия.

- У каких компаний сейчас лучше развита логистика: у европейских или азиатских? Кто был бы предпочтительнее в капитале, если бы такой вопрос был включен в текущую повестку?

- На этот вопрос сложно ответить однозначно, так как предприятия и грузоотправители в разных странах предпочитают работать с логистическими компаниями своего региона: европейцы - с европейцами, китайцы - с китайцами, в Америке очень давно развитый свой рынок с мощными локальными игроками, и так далее. И если в страну приходит глобальный иностранный игрок, то, вполне возможно, через какое-то время он, скорее всего, захочет продать эту страновую часть своего бизнеса, так как упрется в потолок развития, связанный не с недостатком компетенций, а с чем-то более глобальным, с государственной политикой, с традициями и практиками страны. Например, в этом году DHL схожим образом продала свое supply chain (цепочки поставок - ИФ) подразделение в Китае китайскому партнеру SF.

Исторически сильные логистические компетенции, конечно, в США и Европе, именно там находятся нынешние «топ-5» рынка логистики, включая экспресс-доставку. Если смотреть на 3PL-логистов, то «топ-3» - это европейские компании. Но ньюсмейкерами в мире сейчас в отрасли являются, скорее, китайцы. Как активные потребители логистической услуги они создают вокруг себя достаточно эволюционную среду и являются драйверами многих логистических инноваций. Логистика растет интенсивнее там, где на нее возникает спрос - а он сейчас, очевидно, в Азии.

Но пока наша роль в холдинге - все же больше в качестве «инкубатора», мы не ожидаем, что вектор может поменяться в ближайшем будущем.

RNS; 2019.10.15; НА УКРАИНЕ ОЦЕНИЛИ ДОХОДЫ ОТ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Железнодорожное сообщение между Россией и Украиной по итогам 2018 года обеспечило поступление в украинский бюджет 3 млрд гривен (\$120,47 млн), заявил министр инфраструктуры страны Владислав Криклий.

«Напомню, что у нас фактически это направление в Москву за прошлый год дало 3 миллиарда гривен поступлений в бюджет и надо понимать, что когда мы что-то перекрываем, то находим альтернативные варианты, как эти поезда могут ехать, и что эти деньги будут поступать в экономику другой страны», — приводит слова Криклия агентство УНИАН.

Криклий добавил, что речи об остановке железнодорожного сообщения между двумя странами пока не идет.

«У нас есть обязательства перед Всемирной организацией торговли, и там предусмотрен этот транзит, и мы пока его не ограничиваем. Если будет принято решение на высшем политическом уровне, что мы будем изолироваться, то тогда об этом будет отдельно сообщено, пока это сообщение не закрывают», — отметил Криклий.

Агентство указывает, что согласно расписанию движения пассажирских поездов на 2018-2019 годы на сайте «Укрзалізниця» («Украинские железные дороги»), из городов Украины в Москву курсируют около 20 пар поездов и ряд беспересадочных вагонов, в том числе из Киева, Львова, Николаева, Харькова и Одессы.

<https://rns.online/transport/Na-Ukraine-otsenili-dohodi-ot-zhd-soobscheniya-s-Rossiei-2019-10-15/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191015/1559814614.html>

ТАСС; 2019.10.15; РЖД НАЧНУТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ В УЗБЕКИСТАНЕ В 2020 ГОДУ

«Российские железные дороги» планируют приступить к электрификации железнодорожной линии Бухара - Ургенч - Хива в Узбекистане в следующем году. Об этом журналистам сообщил первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин в кулуарах 71-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

«Это тоже будет в следующем году. Надеюсь, что в ближайшее время подпишем [контракт]. Уточняем сейчас [сумму]», - сказал топ-менеджер.

В сентябре компания сообщила о том, что планирует принять участие в инфраструктурных проектах в Узбекистане.

О совете

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества образован межправительственным соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта СНГ от 14 февраля 1992 года и является межгосударственным органом, координирующим работу железнодорожного транспорта государств СНГ. В совет входят главы администраций и органов управления железнодорожным транспортом всех стран Содружества. В его работе принимают участие также железнодорожные администрации стран Балтии, Болгарии, Финляндии. Совет собирается два раза в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7003092>

ТАСС; 2019.10.15; РЖД МОГУТ ПРИСТУПИТЬ К МОДЕРНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ В 2020 ГОДУ

«Российские железные дороги» планируют приступить к модернизации железных дорог Кубы в следующем году. Об этом журналистам сообщил первый заместитель

генерального директора РЖД Александр Мишарин в кулуарах 71-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

«В следующем году [начнем работы]. Нужно подписать закрытие финансирования. [Далее] начало проектных работ и поставка техники. Это следующий год», - сказал топ-менеджер.

Проект на Кубе

В начале октября РЖД сообщили, что подписали контракт с Союзом железных дорог «Железные дороги Кубы» на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры страны стоимостью €1,88 млрд.

Соглашение предусматривает проектирование, ремонт и модернизацию свыше 1 тыс. км железнодорожной инфраструктуры острова - центральной линии ст. Центральная - ст. Сантьяго де Куба (835 км), южной линии ст. «19 Ноября» - ст. Навакас и ветки Монтальво (166 км), железнодорожной линии Сьенфуэгос - Санта Клара и ветки Рефинерия (77,4 км). Кроме того, предполагается создание единого диспетчерского центра управления движением поездов.

Срок реализации проекта - 10 лет, исполнителем контракта станет дочерняя компания РЖД - «РЖД Интернешнл». Финансирование будет осуществляться на основании межправительственных соглашений.

<https://tass.ru/ekonomika/7003096>

ТАСС; 2019.10.15; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ УНИФИЦИРОВАТЬ КЛАССЫ ПОЕЗДОВ НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520»

«Российские железные дороги» предлагают унифицировать требования к классам поездов, курсирующих в международном сообщении между государствами, входящими в Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (Совет). Об этом сообщил генеральный директор РЖД Олег Белозеров на 71-м заседании совета, которое продлится два дня - 15 и 16 октября.

«За восемь месяцев 2019 года перевозки пассажиров в международном сообщении снизились на 5,5% и составили 12,4 млн человек. Один из ключевых показателей в этом контексте - снижение количества фирменных поездов и фирменных групп вагонов... Считаю необходимым... рассмотреть вопрос о введении единых унифицированных требований к классам обслуживания и стандартизации сервисных услуг в международных пассажирских поездах», - сказал глава РЖД.

Белозеров отметил, что примером успеха в сфере пассажирских перевозок является Финляндия.

«В качестве примера очень верной, на мой взгляд, стратегии «борьбы за пассажира» приведу Финские железные дороги, которые в ближайшие годы намерены инвестировать четверть миллиарда евро в обновление пассажирских вагонов, что, в том числе, может позволить существенно сократить время в пути. Очень правильна и финская инициатива по наращиванию количества передающих станций мобильной связи вдоль железных дорог, что позволит новым поколениям пассажиров, не мыслящих жизни без интернета, путешествовать с еще большим комфортом», - отметил Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/7001775>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191015/1559802844.html>

ТАСС; 2019.10.15; В 2020 ГОДУ РЖД ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ В ПЕРМСКОМ КРАЕ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ПО ДВУМ НАПРАВЛЕНИЯМ

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) планирует запустить в Пермском крае скоростные электропоезда «Ласточка» еще по двум направлениям в 2020 году - из Перми в Краснокамск и Чусовой и обратно, сейчас такие поезда ходят из краевой столицы до

станции Верещагино и Кишертъ. Об этом журналистам во вторник сообщил начальник Свердловской железной дороги (СвЖД) Иван Колесников после рабочего совещания в Перми.

«У нас очень динамично получилось начать проект курсирования «Ласточек» в Пермском крае. Есть четкое понимание развития, у нас есть планы, мы обсуждаем направления Чусового и Краснокамска, что очень важно для города Перми. Есть еще ряд проектов, они сейчас в расчетах», - сказал он.

Как пояснила пресс-служба администрации губернатора Пермского края на своем сайте, новый маршрут следования «Ласточки» до Краснокамска может быть открыт уже в следующем году. В этом городе проживают более 50 тыс. человек, а в Чусовом - более 44 тыс. человек. Сейчас краевое **министерство транспорта** совместно с РЖД обсуждают основные параметры нового проекта.

Расстояние от Перми до Краснокамска составляет чуть больше 30 км, и на автобусе его можно преодолеть в среднем за один час, до Чусового добираться дольше, город находится в 140 км и двух часах езды от центра региона.

Глава региона Максим Решетников в беседе с журналистами отметил, что Пермский край заинтересован в развитии новых направлений, поскольку новые электропоезда пользуются спросом у жителей.

«Зеленые традиционные электрички постепенно уходят в прошлое, край, как и вся страна, переходит на «Ласточки». Когда на направлении появляется «Ласточка», мы видим, насколько увеличивается пассажиропоток. Люди пересаживаются с автомобилей, автобусов, потому что это - удобно. Мы и дальше будем с коллегами из РЖД расширять эту практику. Край заинтересован в том, чтобы «Ласточки» выходили на новые маршруты», - пояснил Решетников.

<https://tass.ru/v-strane/7004160>

ТАСС; 2019.10.15; ЭКСПРЕССЫ НАЧНУТ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА СТАНЦИИ МЖД СЕВЕРЯНИН С 16 ОКТЯБРЯ

Экспрессы, курсирующие между Москвой, Мытищами и Пушкино, начнут останавливаться на станции Северянин Ярославского направления Московской железной дороги (МЖД) с 16 октября. Об этом ТАСС сообщили во вторник в управлении железной дороги.

«С 16 октября на остановочном пункте Северянин Ярославского направления Московской железной дороги начнут останавливаться экспрессы, курсирующие между Москвой, Мытищами и Пушкино. С 21 октября добавятся ускоренные электропоезда, связывающие столицу с городами Сергиев Посад и Александров», - сказал собеседник агентства.

Всего дополнительную остановку на Северянин назначили 30 экспрессам.

Представитель МЖД также добавил, что в связи с увеличением времени для посадки и высадки пассажиров на станции Северянин с 16 октября некоторые поезда будут следовать без остановки на платформах Москва-3, Маленковская, Яуза и Лосиноостровская. Актуальная информация о графике движения поездов размещена в онлайн-расписании на официальном сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирам», на вокзалах и станциях.

В начале сентября представители правительства Москвы и ОАО «РЖД» открыли новую железнодорожную платформу Северянин. Таким образом, завершилась интеграция Ярославского направления железной дороги и Московского центрального кольца (МЦК). Пересадка между Северянин и МЦК Ростокино организована по принципу «сухие ноги» и занимает считанные минуты. Проект предусматривал перенос существующего остановочного пункта Северянин на несколько сотен метров южнее к линии МЦК и строительство переходов, связывающих ее со станцией МЦК Ростокино. Благодаря

переносу платформ пересадка сократилась с 1,1 тыс. до нескольких десятков метров и занимает теперь около 3 минут вместо прежних 15 минут.

<https://tass.ru/moskva/7001614>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; ВРК-1 МОДЕРНИЗИРУЕТ ДЕПО В ПЕТЕРБУРГЕ И ХАБАРОВСКЕ ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РЕМОНТА

АО «Вагонная ремонтная компания - 1» (ВРК-1, принадлежит РЖД) планирует провести модернизацию двух вагонных ремонтных депо в Санкт-Петербурге и Хабаровске, сообщил «Интерфаксу» и.о. главного инженера компании Сергей Наркизов.

«Проектно-сметная документация выполнена, прошла все экспертизы, сейчас мы ожидаем решения совета директоров ВРК-1 о начале реализации проекта. Рассчитываем начать в этом году и завершить в августе 2020 года», - сказал он.

Согласно материалам компании, проект по модернизации вагонного ремонтного депо «ВЧДр Санкт-Петербург - Московский» оценивается в 1,2 млрд рублей, в «ВЧДр Хабаровск» - в 1,15 млрд рублей. Срок окупаемости составит около пяти лет. Источник финансирования проектов - собственные средства ВРК-1 и кредитные ресурсы.

Предполагается, что в результате модернизации скорость ремонта возрастет до 30%, производительность тележечного участка депо в Санкт-Петербурге вырастет на 34%, колесно-роликового - на 50%. В Хабаровске, соответственно, в 2 раза и на 42%.

«По портам Дальнего Востока и Северо-Западного региона к 2025 году прогнозируется увеличение грузопотока в 2-2,5 раза. Соответственно, мы готовим инфраструктуру для содержания и ремонта вагонов с дальнейшим увеличением скорости ремонта в наших депо», - пояснил Наркизов.

Он добавил, что в рамках проекта площадь каждого из двух депо будет увеличена на 1,3-1,4 тыс. кв. метров. Модернизация, в частности, предполагает применение двухпоточной линии ремонта тележек, автоматизацию процесса, внедрение дополнительных колесотокарных станков и дальнейшее исключение противопотоков.

Для решения экологических вопросов компания намерена создать в депо локальные очистные сооружения для производственных стоков, применить вентиляционные фильтры, чтобы нейтрализовать вредные выбросы в атмосферу.

ТАСС; 2019.10.15; СЕЗОН КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ В ЭТОМ ГОДУ ПРОДЛИТСЯ ДО ЗИМЫ

Сезон захода туристических круизных лайнеров в порт Владивостока в этом году продлится до зимы. Последнее судно прибудет на месяц позже обычного - в декабре. Об этом во вторник сообщается на сайте администрации Приморского края.

«В этом году завершить круизный сезон планировалось лайнером Costa Serena, который зайдет в Приморье 17 октября. Однако в связи с изменением первоначального маршрута Costa NeoRomantica у приморцев появится возможность увидеть еще одно судно у причала Морского вокзала [Владивостока], но уже зимой», - приводится в сообщении комментарий врио вице-губернатора края Константина Шестакова.

Уточняется, что туристическое судно пришвартуется к берегам Приморья 16 декабря. Из порта корейского Пхохана лайнер привезет около 1,5 тыс. иностранных туристов. До этого Costa NeoRomantica была во Владивостоке в этом году в апреле и мае.

По данным администрации, в этом году Приморье посетили 10 различных лайнеров, которые совершили 15 заходов, в том числе впервые в России лайнеры-пятитысячники. Для швартовки таких крупных судов у грузопассажирских причалов углублялось дно.

<https://tass.ru/obschestvo/7001046>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.15; ТАТАРСТАН И ГАЗПРОМ ОРГАНИЗУЮТ ПЕРЕВОЗКИ ТУРИСТОВ С ПОМОЩЬЮ СУДОВ НА СПГ

Президент Татарстана Рустам Минниханов и заместитель председателя правления ПАО «Газпром» Виталий Маркелов во вторник подписали план по реализации пилотного проекта применения речных судов, работающих на сжиженном природном газе (СПГ), на туристических маршрутах республики, передаёт корреспондент РИА Новости.

Как рассказал журналистам заместитель генерального директора – технический директор Зеленодольского завода имени А.М. Горького, суда которого планируется задействовать в реализации проекта, Вячеслав Подоксик, для развития проекта необходимо создание инфраструктуры, в частности, заправочных станций.

«Судно построить – не самоцель, у нас цель – организовать перевозки и чтобы это судно зарабатывало деньги, тогда мы сможем строить еще суда. Смысл заключается в том, чтобы сделать рентабельными перевозки», - сказал он.

По информации представителя предприятия, в следующем году планируется приступить к испытаниям судна на СПГ. «Задачу ставим в следующем году спустить на воду и выйти на испытания», - подчеркнул Подоксик.

В перспективе такие судна, по его словам, могли бы использоваться на водных маршрутах не только в Татарстане, но и в Москве и Санкт-Петербурге.

В настоящее время Зеленодольский судостроительный завод ведёт строительство судна «Чайка», способного работать на СПГ. Ранее генеральный директор предприятия Александр Карпов сообщал, что работы над «Чайкой» планируется завершить в 2020 году.

<https://ria.ru/20191015/1559808262.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.16; «ПОБЕДА» ПОДНИМАЕТ В СРЕДНЕМ НА 40% ЦЕНЫ НА РЕЙСЫ В РОССИЮ; БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ РОСТ ВЫЗВАН ДЕЙСТВИЯМИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ

Билеты на рейсы лоукостера «Победа» из зарубежных аэропортов в Россию подорожают на 25 евро. Это произойдет с начала зимней навигации 28 октября 2019 г., рассказала представитель «Победы» Елена Селиванова. Перевозчик вынужден включить в цену билета стоимость регистрации клиентов в зарубежных аэропортах, добавила она. 25 евро по курсу ЦБ на 16 октября составляют примерно 1800 руб.

«Победа» исполняет решение Московского городского суда, продолжает Селиванова. Тот 8 октября удовлетворил иск Московской межрегиональной транспортной прокуратуры и запретил лоукостеру взимать 25 евро с пассажиров, вылетающих из за рубежа, за регистрацию на стойках аэропортов. В России регистрация на стойке не является отдельной услугой и плата за нее включена в общие аэропортовые сборы и в стоимость билетов. Но в иностранных аэропортах сборы сегрегированные, за регистрацию на стойке пассажиров авиакомпании платят отдельно. «Каждый иностранный аэропорт устанавливает свой размер платы за регистрацию на стойках, в среднем это составляет около 25 евро», – говорит Селиванова.

Средняя цена билета «Победы» в одну сторону на международных линиях в прошлый зимний сезон составила 4500 руб., продолжает она. Таким образом, билеты подорожают в среднем на 40% – это беспрецедентно высокий разовый рост.

«Победа» – 100%-ная «дочка» «Аэрофлота». Она является четвертым по величине в России авиаперевозчиком после материнской компании, S7 Airlines и еще одной «дочки» «Аэрофлота» – авиакомпании «Россия». В январе – сентябре перевезла 7,6 млн человек, в том числе 1,74 млн – на международных линиях. Сейчас «Победа» летает из России по 28 международным направлениям: два – на Ближнем Востоке, одно – в Армении (Гюмри), остальные – в Европу и Турцию.

В октябре 2018 г. «Победа» запустила услугу онлайн-регистрации на своем сайте и тогда же стала взимать дополнительно 25 евро с тех пассажиров, которые при вылете в Россию

регистрируются на стойках аэропортов. Сейчас более 90% клиентов за рубежом регистрируются онлайн и не платят эти 25 евро, утверждает Селиванова. Это значит, что правила приняты и понятны: в авиации ничего бесплатного быть не может, каждый рубль в цене билета обоснован расходами перевозчика.

Если запретить авиа-компаниям взимать отдельную плату за какую-либо услугу, то она будет вынуждена включить ее в тариф и в итоге за эту услугу заплатят все, сетует она.

В 2018 г. из-за резкого подорожания авиатоплива расходы «Победы» выросли более чем на 30%, плата за регистрацию была способом сократить расходы на аэропортовое обслуживание, напоминает Селиванова. Прокуратура же заявила, что на эту плату жаловались пассажиры, а ее взимание нарушает Федеральные авиационные правила, которые предписывают авиакомпаниям обеспечивать регистрацию пассажиров и их багажа без дополнительной платы. Прокуратура подала иск с требованием отменить плату, Щербинский районный суд ей отказал, но Мосгорсуд иск удовлетворил. Решение вступило в силу. Ранее юристы «Победы» говорили о намерении обжаловать решение в кассационной инстанции.

«Мы категорически против того, чтобы наши клиенты платили за услуги, которыми не пользуются. Решение суда убивает эту философию. Вместе с нашими клиентами мы победили в прошлом году негативное влияние подорожания топлива и вместе нашли возможность сэкономить. К сожалению, нас заставили отказаться от этой общемировой практики и вынуждают увеличить тарифы для всех клиентов, даже если они регистрируются самостоятельно онлайн», – передал «Ведомостям» гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

«Победа» предлагает самые дешевые билеты на российском рынке, говорит PR-директор поискового ресурса Aviasales Янис Дзенис: «На маршрутах, где начинает летать «Победа», стоимость билетов у других авиакомпаний снижается на 20%». Можно предположить, что рост цен лоукостера спровоцирует подорожание билетов и у остальных перевозчиков, так как системы управления доходами обычно автоматически реагируют на ценовые колебания у конкурентов, добавляет Дзенис.

«Отдельную плату за регистрацию в аэропорту берут зарубежные лоукостеры, например AirBaltic, Ryanair и WizzAir», – говорит представитель ресурса Туту.ру. Средняя стоимость проданного через Туту.ру в этом году перелета «Победой» в Тиват (Черногория) и обратно составила 18 500 руб., у всех других авиакомпаний средняя цена была 22 900 руб., перелет в Милан (Италия) и обратно «Победой» в среднем обходился в 15 700 руб., другими перевозчиками – в 21 400 руб., в Ларнаку (Кипр) соответственно в 18 600 и 23 700 руб., в Берлин (Германия) – в 9500 и 16 000 руб. Это самые популярные европейские направления «Победы» из Москвы, как видно, добавление в цену платы за регистрацию на обратном рейсе все равно позволит «Победе» устанавливать более низкие цены, резюмирует представитель Туту.ру.

Но есть и исключения, отмечает Дзенис. По его словам, Aviasales сравнивает не проданные билеты, а выставленные в продажу: через месяц слетать «Победой» в Ларнаку и обратно будет стоить 8500 руб., а «Уральскими авиалиниями» – 9500 руб. То есть «Победа» с регистрационной надбавкой станет дороже. Но, например, путешествие в Тиват и обратно обойдется лоукостером в 6600 руб., а S7 – в 12 400 руб. То есть на этом направлении «Победа» останется заметно дешевле, приводит данные Дзенис.

Представители «Аэрофлота», S7 и Utair не ответили на запросы, станут ли они поднимать цены вслед за «Победой». Регулярные перевозчики больше ориентируются на цены «Аэрофлота», говорит сотрудник крупной авиакомпании.

Представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры не ответил на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/15/813832-pobeda-podnimaet>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ВОЛКОВА; 2019.10.16; АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ ЛИЦЕНЗИЙ РОСАВИАЦИИ

В России могут разрешить авиакомпаниям не получать от лицензий **Росавиации**, если они уже получили сертификат эксплуатанта для выполнения воздушных перевозок. Соответствующий законопроект Госдума планирует рассмотреть в первом чтении на пленарном заседании 16 октября.

Документом предлагается признать утратившими силу положений, предусматривающих необходимость лицензирования деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов, а также положения Воздушного кодекса, указывающего на возможность лицензирования деятельности по выполнению авиационных работ.

Также предлагается изменить положения Кодекса об осуществлении в отношении авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей контроля за соблюдением лицензионных требований.

«Принятие законопроекта позволит устранить дублирование процедур сертификации авиаперевозчиков процедурами лицензирования их основной деятельности и снять избыточную административную нагрузку с субъектов воздушного транспорта, осуществляющих перевозки воздушным транспортом пассажиров и грузов», - отмечается в пояснительной записке.

В соответствии с действующим законодательством, указанные виды деятельности подлежат лицензированию **Росавиацией** (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

<https://www.pnp.ru/social/aviakompanii-mogut-osvobodit-ot-licenziy-rosaviacii.html>

RNS; 2019.10.15; НА СУБСИДИИ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТНОЙ ОТРАСЛИ ПРЕДЛОЖИЛИ НАПРАВИТЬ ПОЧТИ 30 МЛРД РУБЛЕЙ

Минпромторг предложил компенсировать часть затрат на производство, реализацию и обслуживание вертолетов в России, а также затраты на поставку новых вертолетов взамен утилизированных. На эти цели в 2020-2022 годах предложено направить 27,6 млрд рублей, следует из доклада ведомства на совещании в Совфеде, посвященного мерам господдержки вертолетной отрасли.

«Министерством промышленности и торговли России предложено включить в государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы» меры государственной поддержки в виде предоставления субсидии на финансовое обеспечение части затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием вертолетов и на возмещение части затрат на поставку или строительство новой вертолетной техники взамен вертолетов, сданных на утилизацию», - говорится в сообщении на сайте Совфеда.

На эти цели Минпромторг предложил направить 12,5 млрд рублей и 15,1 млрд рублей соответственно. Такой объем субсидирования был заложен в проект бюджета на 2020 и на плановый период 2021-2022 годы.

По итогам совещания его участникам, среди которых были представлены члены Совфеда, представители **Минтранса**, Минпромторга, Минэка и **Росавиации**, было рекомендовано подготовить дополнительные предложения правительству по господдержке обновления вертолетного парка российских авиакомпаний.

<https://rns.online/industry/Na-subsidii-dlya-vertoletnoi-otrasli-predlozhili-napravit-pochti-30-mlrd-rublei-2019-10-15/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.15; АЭРОФЛОТ ЗАКРЫЛ ДОСТУП ВЛАДЕЛЬЦАМ «ЗОЛОТЫХ» КАРТ В VIP-ЗАЛЫ ЕЩЕ 6 ГОРОДОВ, ВКЛЮЧАЯ МАГАС И ГРОЗНЫЙ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с 16 октября закрывает бесплатный доступ в бизнес-залы владельцам «золотых» бонусных карт, купившим билеты в эконом-класс, еще в шести городах РФ.

Согласно информации на сайте перевозчика, ограничения вводятся в аэропортах Геленджика, Грозного, Иркутска, Магаса, Нижневартовска и Ханты-Мансийска. В качестве компенсации

пассажирам, вылетающих из этих городов рейсами «Аэрофлота», «России» и «Авроры», начислят по 3 тыс. миль.

Как сообщалось, в августе-сентябре «Аэрофлот» ограничил доступ в бизнес-залы 20 региональных аэропортов РФ: Анапы, Краснодара, Владивостока (контролируются структурами Олега Дерипаски), Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Саратове (входят в «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга), Астрахани, Барнауле, Калининграде, Кемерово, Минеральных Водах, Новосибирске, Перми (в составе «Новаворта» Романа Троценко), Архангельске, Новокузнецке, Салехарде, Хабаровске, Якутске, Магнитогорске (не входят в частные холдинги). Проход в залы без дополнительной платы остался только для пассажиров бизнес-класса и участников премиальной программы «Аэрофлота» уровня Platinum.

Источник, близкий к «Аэрофлоту», утверждал, что в регионах РФ доступ пассажира в бизнес-зал обходится перевозчику в среднем в 5-7 тыс. руб., при этом затраты авиакомпании «не соответствуют качеству предоставляемых в этих залах услуг». В Европе на обслуживание одного пассажира в VIP-залах компания тратит в среднем от 25 евро, утверждал собеседник.

Позднее «Аэрофлот» возобновил доступ в VIP-залы аэропортов Самары, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону и Саратова, затем Краснодара, Анапы и Архангельска. Владельцы этих аэропортов согласились снизить стоимость обслуживания пассажиров в своих бизнес-залах «до приемлемого уровня», объясняли в авиакомпании.

ТАСС; 2019.10.15; UTAIR ЗАПУСКАЕТ ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ МАХАЧКАЛЫ В САУДОВСКУЮ АРАВИЮ

Авиакомпания Utair в 2019 году откроет первый регулярный рейс из Махачкалы в Джидду (Саудовская Аравия). Первый рейс планируется выполнить до конца текущего года, сообщила во вторник пресс-служба авиакомпании.

«На юге России впервые появится регулярное авиасообщение с Саудовской Аравией. Авиакомпания Utair откроет регулярный рейс из Махачкалы в Джидду совместно с компанией «Марва-Тур». Продажа билетов начнется в ноябре. <...> Первый рейс планируется отправить до 2020 года», - говорится в сообщении.

В настоящее время Utair является единственной российской авиакомпанией, которая во время хаджа перевозит паломников из России напрямую в Саудовскую Аравию, без пересадок в Дубае или Стамбуле.

«Авиакомпания семь лет сотрудничает с регионами, откуда летят паломники. <...> Мы прогнозируем высокую загрузку регулярного рейса в Джидду», - приводятся в сообщении слова президента «Utair - Пассажирыские авиалинии» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/7002746>

ТАСС; 2019.10.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В АЛМА-АТУ

«Уральские авиалинии» с 22 декабря запускают новый рейс Екатеринбург - Алма-Ата (Казахстан) - Екатеринбург, сообщила во вторник пресс-служба авиакомпании.

«С 22 декабря мы открываем новый рейс Екатеринбург - Алма-Ата - Екатеринбург», - говорится в сообщении.

До этого из екатеринбургского аэропорта Кольцово в Алма-Ату рейсы не выполнялись.

«Уральские авиалинии» являются одной из крупнейших российских авиакомпаний. По итогам 2018 года она перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13% больше показателя 2017 года.

<https://tass.ru/ural-news/7003412>

RNS; 2019.10.15; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИЛ АВТОБУСЫ ДО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО

Автобусы «Аэроэкспресса» начали ходить в терминал В московского аэропорта Шереметьево от станции метро «Ховрино», сообщила пресс-служба аэропорта. Ранее на экспресс-поездах от Белорусского вокзала можно было добраться только до южных терминалов аэропорта D, E и F.

«15 октября компания “Аэроэкспресс” запустит регулярный автобусный экспресс-маршрут № 1195 от станции метро Ховрино до терминала В аэропорта Шереметьево», — говорится в сообщении.

Рейсы будут ходить ежедневно, с 7:30 утра до 21:00 с интервалом отправления 15 минут в обе стороны.

Стоимость проезда составит 150 руб.

Маршрут пройдет по трассе М-11 без дополнительных остановок, расчетное время в пути составит порядка 20 минут.

<https://rns.online/transport/aeroekspress-zapustil-avtobusi-do-terminala-V-aeroporta-Sheremetevo-2019-10-15/>

[Вернуться в оглавление](#)