



Ежедневный мониторинг СМИ

29 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.10.28; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ.....	4
ТАСС; 2019.10.28; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ РАЗВЯЗКИ НАЧНЕТСЯ В СТАВРОПОЛЕ В 2020 ГОДУ	4
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.10.28; ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТАЛИ СУММУ; СКОЛЬКО БУДЕТ СТОИТЬ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНОЙ ТРАССЕ М11	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 28.10.2019 20:14; ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД.....	6
РОССИЯ 24, 28.10.2019 19:37; ИНФОРМАЦИЯ О ТАРИФАХ НА ПРОЕЗД ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ М-11	7
КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.28; РОСТРАНСНАДЗОР НЕ ТРЕБУЕТ НЕМЕДЛЕННОЙ ОСТАНОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПОДГОТОВИЛ САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА ПО ОЦЕНКЕ АВИАЦИОННОГО ШУМА.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.10.28; ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЗА ЧАС ПУТИ; ДЕПУТАТЫ НАЧАЛИ РАССЛЕДОВАНИЕ ВЫСОКИХ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ.....	9
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.10.28; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ СИТУАЦИЮ С НЕХВАТКОЙ АВИАБИЛЕТОВ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СПЕЦВЫПУСК; АЛЕНА БАТАЛОВА; 2019.10.28; НА СЧЕТУ КАЖДАЯ МИНУТА; НИЖНИЙ НОВГОРОД И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ БОЛЬШЕ НЕ СОПЕРНИКИ.....	11
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.10.28; ОРЕШКИН ПОДДЕРЖАЛ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МЕГАПРОЕКТ РЖД ЗА Р2,3 ТРЛН	12
ИНТЕРФАКС; 2019.10.28; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ ДО 160 МЛН Т ЗА 15 ЛЕТ	13
ТАСС; 2019.10.28; ГЛАВА АДЫГЕИ: РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НУЖНО УЧИТЫВАТЬ ПРИ РЕМОНТЕ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ.....	14
ТАСС; 2019.10.28; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 122 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ОБНИНСКА	14
ТАСС; 2019.10.28; НА ДОРОГАХ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ БОЛЕЕ 40 НОВЫХ КАМЕР.....	15
ТАСС; 2019.10.28; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ В ДФО КОМПЛЕКС ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ ВИДАМ СПОРТА	15
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.10.29; БРУС И БРЕВНО УРАВНЯЮТ ПОШЛИНОЙ; ВЛАСТИ ГОТОВЫ БОРОТЬСЯ С ВЫВОЗОМ ГРУБО ОБРАБОТАННОЙ ДРЕВЕСИНЫ	16
РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; РЕШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ МОГУТ ПРИНЯТЬ ДО КОНЦА ГОДА	17
ИНТЕРФАКС; 2019.10.28; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ НОРМАТИВНУЮ БАЗУ ДЛЯ ПЛАТФОРМЫ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ «АВТОДАТА»	18
ТАСС; 2019.10.28; СИСТЕМА ОФОРМЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ ЗАРАБОТАЕТ В РОССИИ В 2022 ГОДУ	19
РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; В МОСГОРДУМЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ УСТАНОВКИ ФАНДОМАТОВ В МЕТРО	19

ТАСС; 2019.10.28; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ В ПРИМОРЬЕ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА ГОДА.....	20
ТАСС; 2019.10.28; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В ПОДМОСКОВЬЕ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ДО КОНЦА 2019 ГОДА	20
ТАСС; 2019.10.28; БОЛЕЕ 20 ПОДЗЕМНЫХ ВЕСТИБЮЛЕЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ И ПОСТРОЯТ В РАМКАХ МЦД	21
ТАСС; 2019.10.28; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИЙ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ОПРЕДЕЛЯТ В 2020 ГОДУ	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.10.29; УГЛЮ НЕ ХВАТАЕТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ЖАЛУЮТСЯ НА ОТСТАВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	22
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.10.28; РЕЛЬСЫ СОЕДИНИЛИ БЕРЕГА; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СКОРО ПОЙДУТ ПОЕЗДА.....	23
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАМАРА АНДРЕЕВА; 2019.10.28; ВДОГОНКУ ЗА УХОДЯЩИМ ПОЕЗДОМ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПРОДВИГАЕТСЯ МЕЛКИМИ ШАГАМИ	25
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.10.28; ПЕРЕШИЛИ ПОЛОТНО; КОЛЕЯ НА САХАЛИНЕ СТАЛА ШИРЕ	27
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ПЕТР ТАРАСОВ; 2019.10.28; НОВЫЙ ПОДХОД К РЕМОНТУ ВАГОНОВ; ПОДГОТОВЛЕННЫ К ВНЕДРЕНИЮ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ДЕПО В ХАБАРОВСКЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ	28
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ЗУБАРЕВА; 2019.10.28; УЗНАЮТ ИЗ ТЫСЯЧИ; МАГИСТРАЛИ АККУМУЛИРУЮТ ПЕРЕДОВЫЕ ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ.....	29
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАМАРА АНДРЕЕВА; 2019.10.28; ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ; ПОГРУЗКА НА СЕТИ ПАДАЕТ, ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РАСТЕТ	31
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРSOVA; 2019.10.28; МАКРОМОДЕЛЬ УВИДИТ УЗКОЕ МЕСТО; НАУЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ ПОВЫШАЮТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК	32
РГ-СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.10.28; ПЯТЬ ФУТОВ ПОД КОЛЕСАМИ; РОССИЙСКАЯ КОЛЕЯ СТИРАЕТ ГРАНИЦЫ МЕЖДУ СТРАНАМИ	34
ТАСС; 2019.10.28; ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЯНСКОМ С 25 ДЕКАБРЯ.....	37
ТАСС; 2019.10.28; ЭКСПОРТ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА В ЕВРОПУ МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 39% БЛАГОДАРЯ СКИДКЕ РЖД.....	37
ТАСС; 2019.10.28; "ИВОЛГИ" ПЕРЕВЕЗЛИ БОЛЕЕ 1 МЛН ПАССАЖИРОВ НА УЧАСТКЕ МОСКВА-УСОВО	38
RNS; 2019.10.28; СК ЗАВЕЛ ДЕЛО О ВЗЯТКЕ НА ЗАМНАЧАЛЬНИКА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	38
ТАСС; 2019.10.28; МЕДВЕДЕВ: ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ СУДОВ ДОЛЖЕН УВЕЛИЧИТЬСЯ В 10 РАЗ	39
ТАСС; 2019.10.28; НОВОЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ СУДНО "КАМЧАТКА-2" ПРИБЫЛО В ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ.....	39
ТАСС; 2019.10.28; ВЛАСТИ ЯМАЛА ОТЛОЖИЛИ ЗАКРЫТИЕ ЕДИНСТВЕННОЙ ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ ОБЬ.....	40
ТАСС; 2019.10.28; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПО АМУРУ	40
ТАСС; 2019.10.28; ДОЛГ ПО ЗАРПЛАТЕ В МУРМАНСКОМ ПАРОХОДСТВЕ ПРЕВЫСИЛ 91 МЛН РУБЛЕЙ.....	41
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.29; ОДИН ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ – «РОССИЯ» ОСТАВЛЯЕТ СВОИ ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ	

ВО «ВНУКОВО»; ПЕРЕХОДА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ХОЧЕТ ЕЕ ПАРТНЕР, ТУРОПЕРАТОР «БИБЛИО-ГЛОБУС».....	42
КОММЕРСАНТЬ FM; 2019.10.28; ДРОНЫ НЕ ДОЛЕТЕЛИ ДО РАЗРЕШЕНИЙ; ПОЧЕМУ ВЛАДЕЛЬЦЫ НЕ СПЕШАТ РЕГИСТРИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ	43
RNS; 2019.10.28; ПУТИН НАГРАДИЛ БОРТПРОВОДНИЦУ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В БУРЯТИИ АН-24	44
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.28; В РОССИИ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ СТРОИТЬ ДОМА БЛИЖЕ К АЭРОПОРТАМ	45
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.10.28; ЭКСПЕРТЫ УСОМНИЛИСЬ В ИНТЕРЕСЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ К ЗЕМЛЯМ РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ	45
ТАСС; 2019.10.28; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИЛА ВЫПОЛНЕНИЕ РАНЕЕ ОТМЕНЕННЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ ИРКУТСКА В МОСКВУ	46
ТАСС; 2019.10.28; НОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ОАЭ, КИТАЙ И ИНДИЮ ЗАПУСТЯТ ИЗ ОМСКА В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ	47
РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПРИНЯЛ НОВЫЙ ТИП САМОЛЕТОВ - EMBRAER 190	47
ТАСС; 2019.10.29; ПУЛКОВО НАМЕРЕН КОНКУРИРОВАТЬ С АЭРОПОРТАМИ ЕВРОПЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ.....	48
ТАСС; 2019.10.28; AIR ASTANA МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА В ПУЛКОВО ПРИ ПЕРЕЛЕТАХ В США	48
ТАСС; 2019.10.28; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ОТЧИТАЛАСЬ О РОСТЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ	49

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.10.28; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ

Президент России **Владимир Путин** потребовал ускорить работы по строительству транспортной развязки в городе Химки Московской области. Такое поручение он дал на встрече с главой региона Андреем Воробьевым.

«Люди ждут, Андрей Юрьевич, поэтому нужно ускоряться», - сказал российский лидер, выслушав доклад Воробьева о том, что развязку планируют сдать в 2021 году.

Воробьев отметил, что проектирование дорожного объекта уже завершено.

«До конца года объявим конкурс и определим победителя. Таким образом, мы начнем строить ее если не в последний месяц этого года, то в начале следующего точно начнем. Технологический срок строительства - порядка двух лет. В 2021 году, как вы нам и указывали, мы должны развязку сдать», - сказал Воробьев.

Ранее пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья сообщала, что было принято решение о строительстве двухуровневой развязки общей протяженностью 3,5 км с эстакадой через Ленинградское шоссе, которая соединит улицу Репина с улицей Дружбы. Число полос движения по основному ходу и съездам составит от двух до пяти. Ориентировочная стоимость строительства развязки составит около 2 млрд рублей, из которых 1 млрд рублей - это финансирование федерального бюджета. Строительство дорожного объекта позволит разгрузить транспортную развязку на пересечении Ленинградского шоссе и Юбилейного проспекта.

Во время посещения НПО «Энергомаш» 12 апреля президент РФ **Владимир Путин** дал поручение решить проблему транспортного соединения между старыми и новыми Химками. 18 апреля на встрече с главой государства **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и губернатор Московской области Андрей Воробьев доложили о строительстве транспортной развязки на улице Репина.

<https://tass.ru/ekonomika/7052950>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-potreboval-uskorit-stroitelstvo-razvyazki-v-Himkah--2019-10-28/>

ТАСС; 2019.10.28; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ РАЗВЯЗКИ НАЧНЕТСЯ В СТАВРОПОЛЕ В 2020 ГОДУ

Власти Ставропольского края планируют начать строительство масштабной многоуровневой автомобильной развязки в Ставрополе в 2020 году. Об этом сообщили в пресс-службе губернатора по итогам встречи главы региона с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом**.

«Важным вопросом является строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении улицы Ленина и проспекта Кулакова в Ставрополе. Реализация проекта предусмотрена в 2020-2021 годах. Как прозвучало, развязка позволит оптимизировать движение транспортных потоков, увеличить пропускную способность дорог, сократить количество ДТП», - говорится в сообщении.

Ранее в краевом Министерстве дорожного хозяйства и транспорта проект строительства развязки оценивали в 3,5 млрд рублей. Улицы Ленина и Кулакова соединяют в Ставрополе два густонаселенных района. Проект предусматривает возможность создания

беспрепятственного проезда перекрестка, на котором в часы пик скапливаются многокилометровые автомобильные пробки.

На встрече с **министром транспорта РФ** глава Ставрополя также обсудил реализацию в регионе национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В крае в его рамках ведутся работы по 38 объектам, по данным властей региона, на всех участках все идет по графику.

<https://tass.ru/v-strane/7054554>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.10.28; ОТ МОСКВЫ ДО ПЕТЕРБУРГА РАССЧИТАЛИ СУММУ; СКОЛЬКО БУДЕТ СТОИТЬ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНОЙ ТРАССЕ М11

«Автодор» раскрыл финальную стоимость проезда по платной дороге М11 Москва — Санкт-Петербург. Водителям легковых авто придется заплатить от 1,3 тыс. руб. до 2 тыс. Финальная стоимость будет зависеть от дня недели и наличия у водителя транспондера, пишет газета «Известия». В «Автодоре» обещают, что время в пути по трассе М11 длиной в 600 км займет около пяти-пяти с половиной часов. Для сравнения: на поезде из Москвы в Петербург можно добраться в среднем за восемь часов, а на скоростном «Сапсане» — за четыре.

Если включить в цену поездки по М11 расходы на бензин и обслуживание автомобиля, платная дорога в любом случае получится далеко не самым выгодным решением, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов: «Себестоимость километра пробега легкового автомобиля эконом-класса, например, Solaris, Rio, Lada Vesta, составляет 10 руб. Некорректно считать себестоимость проезда по дороге исходя из цены на бензин. Надо учитывать и ТЭО, и ОСАГО, и износ резины, и поломки, и штрафы. Реальная себестоимость пробега 700 км на легковом автомобиле составляет 7 тыс. руб. К этому нужно прибавить еще 2 тыс. — цена за сам проезд. В результате реальная стоимость поездки из Москвы в Питер на автомобиле эконом-класса будет составлять порядка 9 тыс. руб. Платная дорога М11 конкурирует именно с билетами на «Сапсан». Получится, что на скоростном поезде вы доедите примерно за 3-4 тыс. руб., а на автомобиле — за 9 тыс. руб. Это экономически невыгодно, если человек едет один».

Есть ли какие-то плюсы от новой дороги? Партнер аналитического агентства «Автостат» Игорь Моржаретто считает, что М11 будет выгодна в первую очередь тем, кто регулярно ездит по этому маршруту: «Во-первых, надо иметь в виду, что в любом случае у человека есть альтернатива. Если он не хочет платить эти самые 2 тыс. руб., он может поехать по бесплатной трассе М10 «Россия». К сожалению, в силу того, что она проходит через многочисленные населенные пункты, а средняя скорость по трассе должна быть не более 45 км/ч, на дорогу придется тратить большее количество времени. Ехать по ней мучительно. В наше время единицы измерения — уже даже не деньги, а время. Если вы хотите быстро и с комфортом проехать на автомобиле, нужно выбирать трассу М11. Ехать по ней приятно, быстро, разрешенная скорость на всем протяжении — 130 км/ч, так что добраться можно за пять часов, даже не нарушая ПДД. Если вам нужно ездить регулярно, покупайте транспондер или берите его в аренду. Это дает серьезные скидки». Сейчас работает лишь часть участков трассы М11. Целиком ее планировали открыть еще к Чемпионату мира по футболу прошлого года, но не успели. Сроки не раз откладывались из-за различных сложностей, которые возникали на пути стройки, например, неожиданно обнаруженных археологических памятников. В итоге в **Минтрансе** обещали, что полностью М11 запустят во второй половине ноября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141306>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 28.10.2019 20:14; ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД

В: Стали известны тарифы на проезд по новой платной автотрассе от Москвы до Петербурга. Подробнее об этом поговорим с нашим обозревателем Наилей Аскер-заде. Наила, добрый вечер. Итак, от чего будет зависеть стоимость проезда?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Игорь, от категории автомобиля, от дня недели и от того, расплачивается ли водитель наличными или использует транспондер. Это устройство для оплаты проезда без остановки.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСКОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»: Все тарифы на платных дорогах Российской Федерации рассчитываются, исходя из экономической ситуации на каждой дороге, а самое главное, они ограничены постановлением правительства Российской Федерации.

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Самый низкий тариф для мотоциклов и легковых автомобилей высотой до 2 метров. В будние дни поездка от Москвы до Петербурга или обратно на таком авто обойдется в 1820 рублей. В выходные - 2020. С транспондером стоимость ниже на 500 рублей. Но и транспондер обойдется в тысячу рублей или дороже. Для грузовиков и автобусов плата превысит 2 тысячи рублей. Самый дорогой участок - это трасса из Москвы до аэропорта «Шереметьево» в обход Химок.

В: Но ведь есть еще одна трасса до Петербурга?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Да, М11 станет платным дублером существующей М10 «Россия». Новая трасса будет пересекать М10 в шести местах. Скоростная магистраль пройдет по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Поездка из Москвы в Петербург по новой трассе займет в среднем 5,5 часов, тогда как по трассе М10, проходящей через населенные пункты, до 10 часов. На скоростном «Сапсане» можно добраться за 3,5 часа, но билет стоит дороже. На обычном поезде ехать дольше, чем по новой трассе. Быстрее всего и сравнительно недорого можно добраться до Питера на самолете, но здесь нужно еще учитывать время на дорогу в аэропорт.

МИХАИЛ БЛИНКИН, ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ И ТРАНСПОРТА НИУ ВШЭ: Старая Ленинградка - она перегружена, безусловно, часть трафика перейдет на новую дорогу. У нас конкретно по всей стране, в том числе на великой русской равнине, есть дефицит дорог. Поэтому оправдано строительство любых дорог.

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: Запуск движения по всей протяженности платной трассы М11, включая обход Твери, намечен на вторую половину ноября. К этому времени должна быть готова и вся инфраструктура, включая заправки и устойчивую мобильную связь на всем протяжении трассы.

В: Ну, а вообще насколько востребованы в России платные дороги?

НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ: В 2018-м автомобилисты совершили по ним 110 миллионов проездов. В Автодоре ожидают, что в нынешнем году эта цифра вырастет на 7-8 процентов за счет ввода новых участков и увеличения использования уже открытых ранее трасс.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГОСКОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»: Например, шестой участок, это Новгородский, 36 процентов всего трафика по платной дороге - это грузовики, это понятно. Люди, это экономика страны, потому что заложена в каждый тариф эта копейка.

В: Спасибо. Это была моя коллега Наила Аскер-заде.

РОССИЯ 24, 28.10.2019 19:37; ИНФОРМАЦИЯ О ТАРИФАХ НА ПРОЕЗД ПО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ М-11

В.: Сейчас о другой теме. Проезд по платной трассе от Москвы до Санкт-Петербурга будет стоить в среднем от полутора до двух тысяч рублей. Тарифы будут утверждены «Автодором» в ноябре, к окончательному запуску магистрали. А как можно будет сэкономить, расскажет Дмитрий Мароко.

КОР.: Время - деньги. Проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по скоростной трассе М11 будет стоить в среднем 1300-2000 рублей. Это следует из проекта приказа «Автодора». Магистраль протяжённостью 670 километров планируют полностью сдать уже в ноябре. Она проходит по территории Московской, Тверской, Новгородской, Ленинградской областей. «Автодор» объясняет стоимость проезда высокими затратами на строительство. Они составили порядка 550 миллиардов рублей.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГК «АВТОДОР»: Все тарифы на платных дорогах Российской Федерации рассчитываются исходя из экономической ситуации на каждой дороге, и самое главное - они ограничены постановлением Правительства Российской Федерации. То есть, мы не имеем права выходить за рамки каких-то предельных цифр. Например, М11: предельная стоимость за километр по этой трассе для дорог первой группы, это легковые автомобили, не более 4 рублей за километр.

КОР.: На разных участках магистрали стоимость будет различаться в зависимости от их протяжённости. Кроме того, на ценообразование влияют дни недели и наличие транспондера - устройства, позволяющего оплатить проезд без остановки. В будние дни поездка от Москвы до Петербурга или обратно на легковом автомобиле обойдётся в 1820 рублей, в выходные - в 2020 рублей. Владельцы транспондеров смогут сэкономить: по рабочим дням они будут платить за проезд 1331 рубль, а по субботам и воскресеньям - 1494 рубля. Стоимость самого устройства, кстати, начинается от 1000 рублей. Для среднегабаритных автомобилей - пикапов, фургонов, а также для грузовиков и автобусов - тарифы будут несколько выше. Поступления в бюджет, таким образом, ожидаются существенные. Однако полностью окупить строительство трассы получится не скоро.

ПАВЕЛ СТЕПАНОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТОВ ЦЕНТРА ЭКОНОМИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ: Такие крупные транспортные проекты - они вообще не направлены на то, что они должны за счёт тарифа окупить стоимость строительства. Эти проекты окупаются за счёт дополнительных эффектов, которые они дают экономике. У частного инвестора - да, в течение двадцати лет вот эту вот сумму, которую он вложил, он получит, ещё и с процентами.

КОР.: Несмотря на необходимость платить за проезд, автомобилисты выбирают маршрут М11 всё чаще, свидетельствует статистика. Интенсивность движения на уже построенных участках этим летом выросла на 17 процентов. В среднем за сутки по магистрали проезжали более 70 тысяч автомобилей. По мнению экспертов, в будущем трафик будет только расти.

МИХАИЛ БЛИНКИН, ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ НИУ ВШЭ: Какой трафик ожидается ситуационный? Ну, во-первых, это туристический трафик - легковые автомобили и автобусы, туристический и вообще такой житейский. То есть, масса людей просто посчитают, что, скажем, вдвоём или втроём выгоднее ехать не на электричке, не на поезде, не на «Сапсане», а на автомобиле.

КОР.: Поездка по новой трассе действительно поможет сэкономить не только время, но зачастую и деньги. Путешествие из Москвы в Петербург по М11 займёт в среднем 5,5 часов. Для сравнения: поездка на поезде длится от 7 до 10 часов, а стоит примерно столько же. На скоростном «Сапсане» можно добраться за 3,5 часа, но билет стоит от двух с лишним до четырёх тысяч семисот рублей. Быстрее всего и сравнительно недорого

можно перемещаться на самолёте. Но здесь нужно учитывать время на дорогу в аэропорт и связанные с этим затраты. Таким образом, дорога М11 может стать одним из самых привлекательных вариантов для путешествия между двумя столицами. Главное, чтобы бензина хватало. В «Автодоре» обещали, что в ближайшее время на трассе появится больше новых заправок.

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.28; РОСТРАНСНАДЗОР НЕ ТРЕБУЕТ НЕМЕДЛЕННОЙ ОСТАНОВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Ространснадзор пояснил, что его предостережение от 25 октября об угрозе безопасности движения, создаваемой роликовыми подшипниками с истекающим сроком службы, носит «исключительно профилактический характер». **Ространснадзор**, пояснили “Ъ” в службе, не делал официальных заявлений о необходимости перехода с роликовых подшипников на кассетные, также нет четко установленных сроков перехода с одного вида подшипников на другой.

Данное предостережение выдано в связи с требованиями Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», поясняют в **Ространснадзоре**. «В предостережении не требуется от участников транспортного рынка немедленной остановки подвижного состава, а предлагается привести его в соответствие с требованиями технического регламента и национальными правилами технической эксплуатации железных дорог», — отметили в ведомстве.

Как сообщал “Ъ” 28 октября, **Ространснадзор** выпустил предостережение об угрозах, вызываемых эксплуатацией роликовых подшипников, нормативный срок службы которых истек или близок к истечению, 25 октября, в день выхода приказа **Минтранса**, санкционирующего форсированную замену подшипников на всем грузовом парке РФ с роликовых на кассетные.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141186>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПОДГОТОВИЛ САНИТАРНЫЕ ПРАВИЛА ПО ОЦЕНКЕ АВИАЦИОННОГО ШУМА

Роспотребнадзор подготовил новые санитарные правила, устанавливающие требования при оценке авиационного шума, соответствующий проект опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Ранее председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** поручил в десятидневный срок доложить ему о введении единого регулирования для аэропортов московского авиаузла по приаэродромным территориям. На совещании у **Медведева** обсуждался вопрос о формировании приаэродромных территорий. Замглавы **Минтранса Александр Юрчик** сообщил, что ведомство выявило проблемы в федеральном законе №135, а также различные ведомственные подходы к установлению приаэродромных территорий.

«Санитарные правила устанавливают отдельные санитарно-эпидемиологические требования при оценке шума от пролетов воздушных судов (далее - авиационный шум)», - говорится в документе.

Так, оценка допустимого уровня авиационного шума проводится по нормативу эквивалентного уровня звука для территорий, непосредственно прилегающих к жилой застройке.

Добавляется, что обоснование границы седьмой подзоны приаэродромной территории при расчетах уровней авиационного шума проводится с учетом оценки риска для здоровья. Риск для здоровья при воздействии авиационного шума рассчитывается в соответствии с утвержденной методикой, в том числе с учетом мероприятий по снижению авиационного шума.

<https://ria.ru/20191028/1560284205.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.10.28; ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ ЗА ЧАС ПУТИ; ДЕПУТАТЫ НАЧАЛИ РАССЛЕДОВАНИЕ ВЫСОКИХ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Парламент Якутии начал расследование причин, влияющих на высокую стоимость пассажирских авиаперевозок на внутренних маршрутах. Здесь за 45 минут полета приходится платить 15,8 тысячи рублей, получается более 21 тысячи в час.

Корреспонденты «Российской газеты» проверили цены в других регионах, где есть внутренние рейсы. Там они намного «гуманнее». А из Якутска до многих райцентров, особенно арктических, авиабилеты стоят дороже, чем до Москвы. Агентства предлагают билеты в столицу за 21 тысячу рублей, и в эти же октябрьские дни полет до центра Нижнеколымского улуса поселка Черский обойдется более чем в 34 тысячи.

Местные авиаторы объясняют такие несообразности множеством причин. В их числе высокие аэропортовые сборы, а также сложная схема завоза горючего, влияющая на его стоимость и, соответственно, на тарифы. Депутатов заинтересовало как раз горючее. «Необходимо разобраться, как формируются цены на авиакеросин», - говорит инициатор расследования депутат Виктор Федоров. В республике две региональные авиакомпании. Он уже выяснил, что существует очень большой разброс цен, по которым каждая платит за топливо.

«Полярные авиалинии» закупают авиакеросин по 67 тысяч рублей за тонну, «Якутия» - по 81 тысяче. В то же время на Ангарском нефтеперерабатывающем заводе отпускная цена этого вида топлива составляет 46 тысяч рублей за тонну. Кстати, по данным **Росавиации**, цены на авиакеросин в большинстве дальневосточных аэропортов за последний год не изменились. А в Якутии из 26 аэропортов рост зафиксирован только в двух - в Мирном на 1,8 процента и в Талакане - на 1,5 процента. Но цена там выше, чем в других регионах. По некоторым оценкам, якутские авиаторы ежегодно переплачивают за горючее два миллиарда рублей. А вкуче с накруткой цен на билеты маржа может составлять до семи миллиардов в год. Депутаты взяли эти расчеты на карандаш. Если они подтвердятся, встанет вопрос: где оседает «навар»? Больших прибылей у авиакомпаний нет. Наоборот, правительство республики вливает в местную авиацию миллиарды, чтобы самолеты могли летать.

Недавно **министр транспорта** Якутии Александр Тарасов выступил с разъяснением, почему билеты на некоторые внутрирегиональные рейсы стоят дороже, чем до Москвы. В качестве примера привел маршрут Якутск - Черский: «Чтобы долететь до Черского, рассчитанное на 48 мест воздушное судно возьмет максимум 25 пассажиров, остальное - топливо. Все потому, что до Черского самолету нужно в два раза больше топлива, чем до того же Мирного или Нерюнгри. Естественно, за счет неполной загрузки воздушного судна цена билета тоже возрастает».

Тут все понятно, от Якутска до Черского 1600 километров, и баки самолета, чтобы он долетел, надо заправлять под пробки. Но вот другой райцентр - Сангар. От Якутска до него всего 240 километров, 45 минут полета. А стоимость авиабилета до этого поселка - 15,8 тысячи рублей! Как раз получается, в среднем более 21 тысячи в час.

Чтобы снизить пресс на кошельки населения, правительство республики за счет бюджета субсидирует авиаперевозки внутри улусов, а также полеты из Якутска и аэропорта Полярный до арктических райцентров. На каждый такой рейс два-три билета продают по льготной цене. Несколько дней назад в число субсидируемых направлений включили и маршрут на Сангар. За осень туда будет выполнено 12 рейсов, на которые можно приобрести льготные билеты по 6,8 тысячи рублей в одну сторону. Льгота очень существенная. Но даже по такой цене долететь до Сангар получается в два раза дороже, чем от Якутска до Москвы по аналогичной программе федерального субсидирования. Сейчас у меня на руках билет до столицы и обратно на декабрьские рейсы стоимостью 7000 рублей - в обе стороны, на 10 тысяч километров полета. И столько же люди платят

по такому же спецтарифу за преодоление 240 километров до Сангар - на подобном отрезке московский борт даже высоту не успеет набрать.

Конечно, речь идет о разных весовых категориях в авиации. Но не о разных же планетах! Льготный билет до Москвы стоит 7 тысяч рублей на 10 тысяч км полета. И столько же - на 240 км до Сангар

Комментарий

Роман Гусаров, главный редактор портала «Авиа.ру»: - Ситуация с ценой на авиатопливо везде разная. Крупные авиакомпании заключают договоры не с нефтеперерабатывающими заводами, а с крупными нефтяными компаниями (НПК) на огромные оптовые поставки. Соответственно, цена определяется от мировой биржевой стоимости на нефть, и по этой формуле определяется цена керосина.

И поэтому, если в каком-то конкретном аэропорту цена на топливо подскочила, то крупной авиакомпании на это начихать. У нее цена фиксированная. Но тут есть и обратная сторона медали - может подскочить мировая цена на нефть. А региональные авиакомпании вынуждены заключать договора с топливозаправочными комплексами в каждом аэропорту. То есть на цену «в крыло». А она включает в себя все: и цену НПЗ, и доставки, и хранения, и заправки. В этом варианте часто бывает и так, что работает единственный продавец, цены которого вообще никто не регулирует. И авиаторам приходится покупать, потому что нет альтернативы. Справиться с проблемой дорогого керосина можно разве что с помощью субсидирования. Потому керосин дешевле уж точно не станет. Каждый год растет налог на НДС (на добычу полезных ископаемых), соответственно, будет повышаться и отпускная цена. При этом снижаются экспортные пошлины, значит, становится интересней вывозить нефть за рубеж, что тоже подталкивает к очередному росту цен на внутреннем рынке.

Теперь, что касается аэропортовых сборов. В якутском поселке они действительно могут быть высокими, потому что очень сложно и дорого содержать эту инфраструктуру. С учетом того, что аэродромы стоят на вечной мерзлоте и у них всего один рейс в неделю. Все равно приходится содержать весь персонал аэропорта, который работает практически круглосуточно и поддерживает аэродром в рабочем состоянии. А если вспомнить, что в Якутии более 50 аэродромов, то становится понятно, что содержание такой большой сети - очень дорогое удовольствие. И здесь тоже без субсидий не обойтись. Если региональному бюджету это действительно не по силам, возможно, надо решать вопрос на федеральном уровне. В самом деле, не на разных же планетах живем.

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2019.10.28; В МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ СИТУАЦИЮ С НЕХВАТКОЙ АВИАБИЛЕТОВ

Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики ответило на запрос редакции о том, можно ли повлиять на авиакомпанию, в одностороннем порядке прекратившую продажу авиабилетов.

Ранее «ФедералПресс» публиковал информацию о том, что «Дальний Восток» фактически отрезают по воздуху. **Аэрофлот** отменил с 1 января 2020 года продажу билетов из Южно-Сахалинска, Хабаровска, Петропавловска-Камчатского, Владивостока и Магадана в Москву, фактически лишив своим решением 4 миллиона россиян прямого сообщения со столицей. Мотивация компании - в том, что такие перелеты «экономические невыгодны», а получаемых субсидий недостаточно.

Редакция «ФедералПресс» направила запросы в **Министерство транспорта РФ**, а также в Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. Вопросы были такими: каким образом в России компенсируются затраты авиакомпаний на осуществление перелетов с Дальнего Востока и как Минвостокразвития может решить возникшую проблему?

Согласно поступившему ответу, в стране действует программа субсидирования воздушных перевозок. По инициативе министерства в этом году ее сделали круглогодичной. Воспользоваться субсидиями могут пенсионеры, граждане моложе 23 лет, а также ряд категорий инвалидов и их сопровождающих и многодетные родители. В 2019 году размер субсидий составил 8,08 млрд рублей.

Есть и другая программа, которая предполагает субсидии для региональных перевозок из федерального бюджета. Объем средств по ней составил более полутора миллиардов рублей в этом году. Это позволило перевезти порядка 200 тысяч пассажиров.

Что касается ситуации с приостановкой продажи билетов с 1 января 2020 года, то прогноз пока неутешительный.

«Плоские тарифы» ПАО «Аэрофлот» - это самостоятельная инициатива перевозчика. Росавиация не влияет на решение авиакомпании по установлению специальных тарифов на маршруте», - цитата пресс-службы Минвостокразвития РФ.

Речь идет об авиабилетах эконом-класса, то есть они рассчитаны на основную массу населения. Стоимость билетов ПАО «Аэрофлот» по указанным маршрутам в прямом и обратном направлении составляет 25 тысяч рублей, а в одну сторону - 15 тысяч. Цена у АО «Авиакомпания Россия» - 22 тысячи рублей, в одну сторону - 13 200 рублей.

Иными словами, министерство на политику авиакомпании повлиять не может. Следовательно, пока вопрос с нехваткой билетов на самолет из Дальнего Востока в Москву с 1 января остается открытым.

<https://fedpress.ru/news/77/society/2352066>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СПЕЦВЫПУСК; АЛЕНА БАТАЛОВА; 2019.10.28; НА СЧЕТУ КАЖДАЯ МИНУТА; НИЖНИЙ НОВГОРОД И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ БОЛЬШЕ НЕ СОПЕРНИКИ

Проекты высокоскоростных магистралей Москва - Санкт-Петербург и Москва - Нижний Новгород до недавнего времени было принято считать соперничающими за финансирование.

Вопрос «что нужнее» висел в воздухе даже после того, как нижегородский проект с общей стоимостью реализации 620 миллиардов рублей (включая 200-миллиардный грант из бюджета) попал в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. Он также успешно прошел госэкспертизу и сейчас готов к реализации, сообщают в РЖД. В то же время по питерскому еще нет окончательного решения ни по маршруту, ни по стоимости, которая при любом раскладе превысит триллион рублей. Однако важность высокоскоростного сообщения между двумя столицами подчеркнул президент **Владимир Путин**, одобрив в апреле 2019 года начало проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург.

А осенью 2019 года начальник Центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения РЖД Дмитрий Катцын сделал заявление: построить линию к Нижнему Новгороду реально до 2024 года, к Северной столице - до 2026 года, а обе магистрали следует считать одним проектом, состоящим из двух участков. «Время в пути составит чуть более 4 часов: около двух - от Нижнего до Москвы, и еще чуть более двух - от Москвы до Санкт-Петербурга. Рассматривать эти направления как единый проект правильно, они должны не конкурировать друг с другом за федеральное финансирование, а реализовываться совместно», - говорит директор по экспертной работе Центра экономики инфраструктуры Максим Фадеев.

Кстати, ВСМ подразумевают не только пассажирские перевозки. Разумеется, нет речи о том, чтобы по новым магистралям на сверхскоростях до 400 километров в час мчались грузовые поезда; но почтово-багажные перевозки по ВСМ, считают эксперты ЦЭИ, станут

более дешевой и более эффективной с точки зрения доставки в срок альтернативой авиаперевозкам.

Проектируя высокоскоростную магистраль, нужно соблюсти баланс между временем в пути между конечными точками и охватом населения. Для ВСМ Москва - Санкт-Петербург придется выбирать один из четырех основных вариантов ее прохождения: не только с учетом бюджета и возможностей обхода особо охраняемых природных территорий, но и с точки зрения близости маршрута к Великому Новгороду. «Если не затрагивать Великий Новгород, минимизируется время в пути. Но Великий Новгород - крупный город с населением свыше 220 тысяч человек, и прохождение ВСМ через него даст существенный экономический эффект, - рассказывает Максим Фадеев. - В частности, Санкт-Петербург окажется в менее чем в сорокаминутной доступности: это огромный стимул для развития города. Согласно информации от РЖД время в пути из Москвы в Санкт-Петербург через Великий Новгород составит 2 часа 30 минут, напрямую - 2 часа 10 минут. В нашем представлении там есть резервы оптимизации, и разница будет меньше. Если так и окажется, то, возможно, целесообразно сделать крюк к Великому Новгороду».

Предварительно стоимость проезда от Москвы до Санкт-Петербурга по высокоскоростной магистрали сегодня оценивается в 3,4 тысячи рублей (сопоставимо со стоимостью билета на «Сапсан»), от Москвы до Нижнего Новгорода - примерно 2,7 тысячи.

«ВСМ - очень капиталоемкий проект. Когда мы говорим об окупаемости таких магистралей, нужно помнить, что напрямую они не окупаются нигде, кроме единственного исключения - ВСМ Токио - Осака, - констатирует Максим Фадеев. - Но это несопоставимая по масштабам агломерация, где проживают десятки миллионов человек с иной платежеспособностью. Но за счет косвенных социально-экономических эффектов строительство магистралей более чем оправданно. Более того, в случае строительства ВСМ эти эффекты максимальны, ведь такого прироста скорости, а следовательно, связности территорий, не дают ни аэропорты, ни скоростные автодороги».

В тему

Самыми важными проектами высокоскоростного сообщения на отдаленную перспективу считаются Высокоскоростной грузопассажирский железнодорожный транспортный коридор «Евразия», составной частью которого станет ВСМ Москва - Нижний Новгород, и проект ВСМ Центр-Юг. Коридор должен соединить Европу с Китаем, пройдя через такие российские города, как Смоленск, Москва, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань, Екатеринбург, Челябинск и далее к Казахстану. ВСМ Центр-Юг должна пройти от Москвы к Адлеру через Тулу, Воронеж, Ростов-на-Дону и Краснодар.

<https://rg.ru/2019/10/28/v-piter-i-nizhnij-novgorod-postroi-at-vysokoskorostnuiu-magistral.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.10.28; ОРЕШКИН ПОДДЕРЖАЛ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МЕГАПРОЕКТ РЖД ЗА 2,3 ТРЛН

Глава Минэкономразвития Максим Орешкин считает целесообразным строительство высокоскоростной магистрали Петербург — Москва — Нижний Новгород. РЖД оценили проект в 2,3 трлн руб.

Министр экономического развития Максим Орешкин заявил РБК, что правительство найдет деньги на проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород.

«Мы поддержим проект ВСМ. Сейчас просчитывается модель», — отметил он, не уточнив источники финансирования.

«Есть целый ряд позитивных эффектов кроме прямых от перевозок: из-за пассажирского сообщения и, в частности, «Сапсанов» грузы доставляются из Санкт-Петербурга в Москву через Псков. Запуск ВСМ позволит разгрузить это направление за счет разноколейности», — сказал РБК Орешкин. К тому же можно будет освободить аэропорты на пути следования ВСМ из-за перегруженности пассажирских перевозок, добавил он.

Ранее стало известно, что РЖД направили в правительство предложение включить единую высокоскоростную магистраль (ВСМ) Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород в федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» с выделением из бюджета 600 млрд руб. и общими инвестициями почти 2,3 трлн руб.

По данным «Коммерсанта», из 600 млрд руб. господдержки 400 млрд руб. должны быть предоставлены в виде капитального гранта (по 200 млрд руб. на участки Санкт-Петербург — Москва и Москва — Нижний Новгород) и еще 200 млрд руб. в виде займа из Фонда национального благосостояния (ФНБ) по ставке «инфляция + 1%».

Пассажиропоток по ВСМ из Петербурга в Москву и обратно оценивается в 30,6 млн человек в год, на нижегородском — 16,8 млн, транзитный пассажиропоток — еще 662 тыс., сообщало издание со ссылкой на материалы РЖД.

РЖД планируют запустить высокоскоростные поезда в Нижний Новгород в 2024 году, в Петербург — в 2026 году. Они смогут двигаться со скоростью от 200 до 400 км/ч, говорил в начале октября начальник центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения железнодорожной монополии Дмитрий Катцын. По его словам, средний тариф на проезд из Москвы в Санкт-Петербург или обратно составит 3,4 тыс. руб.

Согласно Программе организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, которую в 2015 году утвердило руководство РЖД, строительство ВСМ Москва — Петербург должно начаться в период с 2026 по 2030 год. Эксплуатационная длина трассы составит 659 км, минимальное время в пути без остановок — 2 часа 10 мин.

Подпишитесь на рассылку РБК. Рассказываем о главных событиях и объясняем, что они значат.

<https://www.rbc.ru/business/28/10/2019/5db603769a79470fdb8b4364>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.28; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ЗАГРУЗКИ СЕВМОРПУТИ ДО 160 МЛН Т ЗА 15 ЛЕТ

- Минвостокразвития видит потенциал роста загрузки Северного морского пути (СМП) до 160 млн т за 15 лет. Такое мнение высказал замглавы ведомства Александр Крутиков, представляя на парламентских слушаниях в Совете Федерации проект стратегии Арктической зоны до 2035 года.

Он отметил, что хотя в настоящее время в Арктике живёт 1,5% населения России, но здесь формируется 10% ВВП, и на арктические проекты поступает 10% инвестиций, поступающих в страну.

По словам Крутикова, вклад углеводородов Арктики в ближайшие 15 лет будет расти: «Мы вполне реально можем довести добычу газа в Арктике до 90% от общероссийской, добычу нефти - до четверти от общероссийской. Арктика позволит России занять место одного из лидеров по СПГ с объемом в 120 млн тонн нефти. Развитие нефтегазовой отрасли в Арктике позволит в ближайшие 15 лет довести загрузку Севморпути до 160 млн тонн, то есть в 8 раз больше по сравнению с 2018 годом», - сказал замглавы Минвостокразвития.

«В ближайшее десятилетие объем перевозок по СМП будет практически полностью формироваться за счет российских грузоотправителей, но именно удовлетворение их потребностей в ледоколах, навигации, связи, безопасности создаст базу для круглогодичного прохода судов по СМП с коммерческой скоростью», - сказал Крутиков.

«Мы ставим перед собой цель сделать Северный морской путь глобально конкурентоспособным транспортным коридором, и, начиная с 30-х годов этого века, наращивать объемы международных перевозок. Нам необходимо обеспечить регулярность и предсказуемость таких перевозок. Важно, чтобы транспортные компании, грузоотправители поверили, что по СМП можно перевозить грузы безопасно и точно в срок», - добавил чиновник.

По его словам, Минвостокразвития начало проработку проекта создания регулярной контейнерной линии между Мурманском и Петропавловск-Камчатским. «Для того чтобы этот проект состоялся, существующего регулирования в сфере СМП недостаточно. Границы СМП сегодня четко определены в соответствии с международным правом - от Новой Земли до Чукотки. Поэтому в стратегии мы вводим новое понятие Северного морского транспортного коридора, собственно всей транспортной коммуникации от Мурманска до Камчатки, и считаем, что функции Единого оператора СМП должны распространяться на весь этот коридор», - сказал замглавы Минвостокразвития.

Развитие СМП станет драйвером для развития иной инфраструктуры в Арктике, добавил он: «Особое внимание в стратегии телекоммуникационной инфраструктуре. Уже на первом этапе реализации стратегии мы должны полностью закрыть проблему доступа в арктической зоне к скоростному и дешевому интернету. Будет построено трансарктическая волоконно-оптическая линия, которая обеспечит устойчивую связь для всей береговой инфраструктуры Севморпути».

ТАСС; 2019.10.28; ГЛАВА АДЫГЕИ: РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НУЖНО УЧИТЫВАТЬ ПРИ РЕМОНТЕ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ

Глава Адыгеи Мурат Кумпилов потребовал от профильных чиновников учитывать развитие придорожного сервиса при проектировании ремонтных работ и строительстве автомагистралей в регионе. Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе главы республики по итогам проведенного им выездного совещания на месте строительства подъездной автодороги к региональному центру.

«Особое внимание руководитель региона обратил на вопросы, связанные с придорожным сервисом, глава Адыгеи указал на необходимость планирования съездов и мест отдыха при проведении масштабных работ по строительству и реконструкции дорожных объектов», - сказал собеседник агентства. Он отметил, что соответствующее поручение Кумпилов дал главам городов и районов республики.

«Наша задача - в ближайшие годы сформировать в регионе безопасную и комфортную транспортную сеть, в том числе используя возможности соответствующего **нацпроекта**», - сказал Кумпилов, слова которого цитирует пресс-служба. Он убежден, что реализация подобной задачи позволит сократить аварийность на дорогах республики, а также обеспечит рост туристической и инвестиционной привлекательности республики.

В пресс-службе также отметили, что на совещании начальник ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Черноморье» Владимир Кужель сообщил, что в настоящее время в рамках реконструкции участка федеральной трассы Р-217 «Кавказ» практически завершены работы на первом пусковом комплексе. В частности, на десятикилометровом отрезке трассы построены три транспортные развязки, организовано движение по четырем полосам, смонтировано освещение и звукозащитные экраны возле населенных пунктов, действуют информационные табло для водителей. Стоимость объекта составила почти 4 млрд рублей. В свою очередь, Кумпилов подчеркнул, что перед дорожниками в настоящее время стоит задача проконтролировать стопроцентное исполнение предусмотренных проектом мероприятий, включая озеленение придорожной полосы.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/razvitie-privoroznogo-servisa-nuzno-ucityvat-pri-remonte-avtomagistralej---glava-adygei>

ТАСС; 2019.10.28; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 122 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ОБНИНСКА

Власти Калужской области в 2020 году направят свыше 122 млн рублей на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в городе

Обнинск. Об этом журналистам в понедельник сообщили в пресс-службе правительства региона.

«На 2020 год в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** запланировано финансирование из федерального, областного и местного бюджетов в размере 122,889 млн рублей, в том числе 6,144 млн рублей из местного бюджета», - говорится в сообщении.

В настоящее время заключены контракты с компаниями «ДСУ Инжстрой» и «Авангард» на ремонт восьми участков. Финансирование работ превысит 99,8 млн рублей, уточнили в пресс-службе правительства региона. Экономии планируется направить на приведение в нормативное состояние других дорог Обнинска.

В 2019 году в Обнинске по дорожному **нацпроекту** отремонтировали 12 участков. По данным пресс-службы, два из них (улица Калужская от проспекта Маркса до Энгельса, улица Кутузова от Пионерского проезда до проспекта Ленина) были включены в проект после экономии при проведении торгов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kaluzskaa-oblast-v-2020-godu-napravit-bolee-122-mln-rublej-na-remont-dorog-obninska>

ТАСС; 2019.10.28; НА ДОРОГАХ СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ УСТАНОВЯТ БОЛЕЕ 40 НОВЫХ КАМЕР

Администрация Смоленской области выделит около 490 млн рублей по **нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»** на установку 44 комплексов фото- и видеофиксации нарушений правил движения на трассах региона. Таким образом, их общее количество до 2024 года увеличится вдвое - до 84 единиц, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе администрации.

«Сейчас на дорогах области работает 42 камеры фото- и видеофиксации нарушений правил движения. Две из них установлены в 2019 году, две приобретут до конца года. Еще 40 камер закупят и установят до 2024 года, всего будут работать 84 камеры. В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** на эти цели из регионального дорожного фонда цели выделяют около 490 млн рублей», - сказал собеседник агентства.

Данные со всех камер фиксации нарушений дорожного движения будут поступать в региональный ситуационный центр. «Он начал работать в 2016 году, с установкой дополнительных камер фиксации, возможности контроля безопасности движения расширятся. Данные в центр поступают режиме онлайн, анализируются автоматически, программа не только выявляет автомобили, превысившие скорость, но и распознает машины неплательщиков штрафов, передает данные в ГИБДД, отслеживает погодные условия и состояние дороги», - отметили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cislo-kompleksov-vidеofiksacii-na-dorogah-smolenskoj-oblasti-uvelicat-do-84-k-2024-godu>

ТАСС; 2019.10.28; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ В ДФО КОМПЛЕКС ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ ВИДАМ СПОРТА

Президент России **Владимир Путин** поручил создать во Владивостоке спортивный комплекс для проведения российских и международных соревнований по экстремальным видам спорта. Как сообщает пресс-служба Кремля, такое поручение дано по итогам состоявшейся 6 сентября встречи с представителями общественности Дальневосточного федерального округа (ДФО).

«Министерству спорта разработать совместно с Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики и представить предложения по созданию в регионах, входящих в состав ДФО, спортивных площадок для экстремальных видов спорта, а также по строительству в городе Владивостоке соответствующего международным стандартам спортивного комплекса для проведения российских и международных соревнований по

экстремальным видам спорта», - говорится в документе. Свои предложения ведомства должны представить к 15 декабря 2019 года.

Президент также поручил Министерству просвещения, Министерству науки и высшего образования и Федеральному агентству по делам национальностей при участии Фонда сохранения и изучения родных языков народов России оказать содействие в сохранении и развитии удэгейского языка (распространен в отдельных районах Приморского и Хабаровского краев) и литературы.

Министерство культуры должно будет до 10 января 2020 года отчитаться перед главой государства об оказании поддержки в проведении акции «Великое кино великой страны» и фестиваля телевизионных художественных фильмов «Утро Родины».

Министерству транспорта совместно с администрацией Приморского края поручено представить предложения о создании «школы под парусами» на базе Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского для работы с молодежью, в том числе для изучения морской истории страны. Для этой школы также поручено построить два парусных судна.

<https://tass.ru/obschestvo/7052459>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2019.10.29; БРУС И БРЕВНО УРАВНЯЮТ ПОШЛИНОЙ; ВЛАСТИ ГОТОВЫ БОРОТЬСЯ С ВЫВОЗОМ ГРУБО ОБРАБОТАННОЙ ДРЕВЕСИНЫ

Правительство ищет способы борьбы с незаконным вывозом грубо обработанной древесины под видом пиломатериалов, который активно растет последние десять лет. В качестве одного из решений, по данным “Ъ”, предлагается установить на первично обработанные пиломатериалы заградительную ставку экспортной пошлины в 80%, как на лес-кругляк. В крупнейших компаниях отрасли такой подход поддерживают, но считают, что пошлины должны устанавливаться не на все виды таких пиломатериалов, а выборочно. Эксперты также считают, что введение заградительной ставки на всю категорию негативно отразится на отрасли.

Как стало известно “Ъ”, 18 октября вице-премьер Алексей Гордеев провел совещание по вопросу незаконных вырубок леса. По его итогам ФТС, Минпромторг, Минприроды, Минэкономики и ФАС до 1 ноября должны дополнительно проработать вопрос о введении на первично обработанные лесоматериалы (таможенный код 4407) экспортных пошлин, аналогичных действующим на необработанную древесину (код 4403), следует из протокола. Сейчас в отношении грубо окантованных лесоматериалов действуют ставки от 10% до 80%, но не менее €55,2 за 1 кубометр, а также тарифные квоты. На выравнивании ставок настаивают ФТС и Минприроды, считающие, что это остановит беспошлинный вывоз лесоматериалов с низкой добавленной стоимостью.

Чтобы контролировать вывоз такой древесины, вице-премьер поручил Минприроды и **Минтрансу** до 20 ноября согласовать предложения по использованию для этого системы «Платон» (запущенная в 2015 году система взимания платы с автомобилем массой свыше 12 тонн). К этому же сроку Минпромторг с участием Минэкономики и **Минтранса** должны представить первый ежемесячный отчет о подготовке требований к оснащению таких грузовиков «спецсредствами, фиксирующими маршрут движения, время и место работы техники, которая занимается рубкой и транспортировкой древесины». Речь идет в основном об установлении системы ГЛОНАСС.

Как заявили “Ъ” в Минпромторге, там выступают против выравнивания пошлин, так как это может негативно сказаться на развитии лесопромышленного комплекса. Как сообщил “Ъ” статс-секретарь, **заместитель министра** промышленности и торговли Виктор Евтухов, в 2007–2018 годах экспорт необработанных лесоматериалов упал в 2,6 раза, до 19 млн кубометров, в то время как пиломатериалов стали вывозить в два раза больше

(рост с 17,3 млн до 31,9 млн кубометров). За первое полугодие 2019 года первый показатель снизился на 14,9% (до 8,9 млн кубометров), а второй вырос на 5,8% (до 19,4 млн кубометров).

В Минпромторге напомнили, что до января 2019 года не было четкого описания грубо окантованных лесоматериалов, что позволяло недобросовестным экспортерам вывозить простой пиловочник как пиломатериалы, не облагающиеся экспортной пошлиной. Но в июле 2019 года ФТС конкретизировала описание продукции, подпадающей под эти таможенные коды. В Минпромторге также добавили, что прорабатывают предложения по использованию системы «Платон» для контроля за транспортировкой древесины.

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что пока не получали поручения Алексея Гордеева, но отметили, что «функционально все условия в системе «Платон» для этого есть». В Рослесхозе “Ъ” сообщили, что ведомство прорабатывает поручения вице-преьера. В остальных ведомствах на запрос “Ъ” не ответили.

В крупнейших российских лесопромышленных компаниях поддерживают идею введения пошлины на экспорт пиломатериалов. Директор по закупкам и логистике «Свезы» Борис Диденко отметил “Ъ”, что реализация предложенных мер позволит исключить беспошлинный вывоз необработанных бревен, в том числе березовых (фанерного кряжа), а значит, снизит вероятность незаконного экспорта. В компании считают, что обязательная установка системы ГЛОНАСС позволит повысить прозрачность цепочек поставок древесины и избежать недобросовестной конкуренции.

Управляющий директор по реализации госпрограмм и лесной политике Segezha Group Николай Иванов считает, что пошлины надо вводить выборочно. Так, их не должно быть на сухие пиломатериалы хвойных пород северной сортировки и тем более на строганные и шлифованные пиломатериалы. В то же время есть смысл уравнивать ставки на двухкантный брус и иные «разваленные» доски, отметил он. По словам господина Иванова, субсидирования логистики экспорта не должно быть по любым пиломатериалам, но его необходимо вернуть по пеллетам (древесные топливные гранулы).

Игорь Новоселов из WhatWood считает, что введение пошлин на продукцию по всему таможенному коду 4407 крайне негативно скажется на экспортно ориентированной лесопильной отрасли России и снизит ее конкурентоспособность на мировом рынке. Сейчас доля пиломатериалов в структуре экспортной выручки отрасли составляет 34%, или \$4,5 млрд, отмечает он. «Коды, входящие в 4407, разделяют пиломатериалы по породам, но не сортам, качеству или степени обработки (есть деление только на строганные и нестроганные). Но почти все российские лесопильные компании (более 95%) реализуют нестроганные пиломатериалы», — говорит господин Новоселов. Поэтому, по его мнению, сама формулировка «первично обработанные лесоматериалы» требует более четкого определения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141372>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; РЕШЕНИЕ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ МОГУТ ПРИНЯТЬ ДО КОНЦА ГОДА

Проект моста через Лену уже получил поддержку профильных ведомств и правительства, решение о его строительстве может быть принято до конца года, заявил глава Якутии Айсен Николаев в интервью РИА Новости.

По его словам, проект является одним из базовых в национальной программе развития Дальнего Востока до 2025 года, которая должна быть подписана президентом РФ Владимиром Путиным. Глава региона заверил, что Якутия «находится в полном взаимопонимании» с правительством страны по вопросу целесообразности проекта моста, а также подходам к его строительству.

«Сегодня у нас есть положительное заключение о целесообразности строительства этого моста не только от министерств и ведомств, уже есть решение проектного офиса на

уровне вице-премьера **Максима Акимова** о том, что этот проект целесообразно включить в **комплексный план** модернизации транспортной инфраструктуры страны. Есть решение полномочного представителя президента на Дальнем Востоке Юрия Трутнева о поддержке данного проекта», - сказал Николаев.

Как рассказал глава региона, это будет автомобильный мост, железнодорожная часть проектом не предусматривается. По его словам, мост должен соединить обширную территорию западной Якутии со страной. В перспективе, отметил Николаев, это должно привести к тому, что к 2030-м годам из Иркутска на машине можно будет доехать до Магадана, а страна получит еще один автомобильный выход к Тихому океану.

«Конечно, остается извечный вопрос: откуда взять деньги? Но мы надеемся, что совместно с правительством страны, в том числе и с первым вице-премьером Антоном Силуановым, мы все-таки сможем решить этот вопрос и мост начнет строиться. И мы считаем, что если политически, скажем так, решение о строительстве моста будет принято в течение этого года, то в 2025 году реально уже по этому мосту можно будет проехать», - сказал Николаев.

Ленский мост соединит Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, три федеральные автомобильные дороги «Виллюй», «Колыма» и «Лена», пять региональных автодорог, Якутский речной порт и международный аэропорт «Якутск». К 2025 году с вводом моста круглогодичная транспортная доступность в регионе увеличится с 20,9% до 83%.

<https://ria.ru/20191029/1560329503.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.28; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ НОРМАТИВНУЮ БАЗУ ДЛЯ ПЛАТФОРМЫ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ «АВТОДАТА»

Президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству сформировать нормативную базу для создания платформы сбора данных с автомобилями «Автодата» и обеспечить недискриминационный доступ к собираемой через нее информации для отечественных разработчиков продуктов и услуг.

Соответствующее поручение, опубликованное на сайте президента, было дано по итогам заседания наблюдательного совета Агентства стратегических инициатив (АСИ) и встречи с лидерами техпроектов и компаний Национальной технологической инициативы (НТИ) 18 сентября.

Ответственными за исполнение поручения назначены премьер-министр **Дмитрий Медведев** и гендиректор АСИ Светлана Чупшева.

Доклад о ходе работы должен быть представлен до 15 февраля 2020 г., далее - будет представляться раз в полгода.

Как сообщалось, в конце сентября был подписан меморандум о создании межотраслевого консорциума «Автодата.Рус», который займется созданием платформы «Автодата». Учредителями консорциума стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг РФ, «Роскосмос», **Росавтодор**, ГК «Автодор», Ассоциация европейского бизнеса, «Яндекс» (МОЕХ: YNDX), группа «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA), Российский союз автостраховщиков, РОАД, платформа «НТИ», ПАО «Соллерс» (МОЕХ: SVAV), фонд «Сколково», ФГУП «НАМИ», правительства Курской, Самарской, Тамбовской, Волгоградской областей и др.

Как сообщали «Интерфаксу» в НТИ «Автонет», объем финансирования проекта в 2019 г. составит 325 млн рублей, деньги направят на проектирование платформы, «создание функциональных макетов сервисов на базе платформы, включая макеты «Умной дорожной сети» и «Умной автомобильной магистрали» и страховой телематики».

«Используя этот ресурс, отечественные компании смогут создавать конкурентоспособные на мировом рынке продукты и услуги, приложения для пользователей автомобильного транспорта, для городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний и других

пользователей, качество которых будет существенно выше конкурирующих зарубежных решений», - пояснили в НТИ «Автонет».

ТАСС; 2019.10.28; СИСТЕМА ОФОРМЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ ЗАРАБОТАЕТ В РОССИИ В 2022 ГОДУ

Система оформления электронных путевых листов будет создана и введена в эксплуатацию в России к июлю 2022 года. Соответствующее распоряжение правительства опубликовано на официальном портале правовой информации.

В документе прописано, что изменения вносятся в план реализации дорожной карты НТИ «Автонет». Согласно обновленному плану, к декабрю 2021 года будет законодательно закреплена возможность формирования путевого листа в электронном виде, а к июлю 2022 года создана сама система оформления путевых листов.

Исполнителями распоряжения числятся **Минтранс**, МВД, Минкомсвязь, Минздрав РФ с участием Агентства стратегических инициатив, а также АО «Российская венчурная компания», рабочая группа «Автонет» и инфраструктурный центр «Автонет».

Ранее генеральный директор «Яндекс.Такси» Тигран Худавердян предложил ввести электронные путевые листы для таксистов. Электронный путевой лист можно сформировать благодаря специальным устройствам, которыми уже снабжено большинство автомобилей такси. Они собирают информацию о состоянии автомобиля, например об исправности тормозов. Считывание такой информации позволит хранить эти данные в едином реестре.

<https://tass.ru/ekonomika/7053343>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; В МОСГОРДУМЕ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ УСТАНОВКИ ФАНДОМАТОВ В МЕТРО

Установка фандоматов в метро, в которые можно будет сдавать бутылки и пополнять в обмен свою транспортную карту или получать баллы на оплату парковки, будет мотивировать горожан к порядку и раздельному сбору мусора, но данную инициативу стоит обсудить с жителями, сообщил РИА Новости депутат Мосгордумы Игорь Бускин.

Ранее в пресс-службе **Минтранса РФ** сообщили РИА Новости, что ведомство совместно с Минприроды, Минпромом, Российским экологическим оператором, ФНС, Росприроднадзором, Роспотребнадзором, ОАО «РЖД», а также субъектами, в которых есть метрополитены, прорабатывает установку фандоматов на объектах транспортной инфраструктуры с зачислением бонусов по возмещению части стоимости проезда. Можно будет сдавать пластиковые и стеклянные бутылки, а также алюминиевые банки и пополнять в обмен свою транспортную карту или получать баллы на оплату парковки.

«Интересная инициатива по установке фандоматов на станциях метро и платформах железной дороги, которую я полностью поддерживаю. Единственное, она требует детальной проработки, в том числе и со службами безопасности метрополитена и РЖД. Считаю, что данную инициативу стоит вынести на обсуждение с гражданами, возможно, используя приложение «Активный гражданин», - сказал Бускин.

По его словам, такая система однозначно применима в столице, в связи с большим пассажиропотоком.

«У нас достаточно большой пассажиропоток, и пополнение в обмен на транспортную карту или начисление баллов на оплату парковки будет мотивировать горожан к порядку и раздельному сбору мусора. Возврат от одной тары составит от 3 до 15 рублей», - сказал Бускин.

Он также отметил, что, благодаря установке таких пунктов, можно будет собрать и переработать во вторсырье, системно отбирать отходы уже на самом раннем этапе.

«Такая инициатива позволит снизить объем вывозимых на свалки и полигоны материалов и увеличить долю отправляемого на переработку мусора. Вовлечь горожан в сортировку мусора задача важная и пока сложная. Мы можем поучиться опыту у наших коллег из других городов. Но в любом случае наш опыт будет очень индивидуальным, поскольку город у нас особенный», - добавил Бускин.

<https://ria.ru/20191028/1560310448.html>

ТАСС; 2019.10.28; ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ УЧАСТКУ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ В ПРИМОРЬЕ ОТКРОЮТ ДО КОНЦА ГОДА

Движение по новому участку на развязке Артем - бухта Муравьиная - Находка скоростной автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный откроют в 2019 году, сообщается в понедельник на официальном сайте администрации и органов исполнительной власти Приморского края.

Трасса Артем - Находка - порт Восточный является частью международного транспортного коридора «Приморье-1», связывающего границу с Китаем с портами Приморья. Первый этап проекта - участок в районе Артема протяженностью 18 км - был сдан в 2016 году. По окончании реализации проекта протяженность дороги Владивосток - Находка - порт Восточный составит 146 км, на трассе создадут более 120 искусственных сооружений - мостов, путепроводов, тоннелей. Финансирование ведется из федерального и регионального бюджетов.

«Губернатор Приморского края Олег Кожемяко проверил ход строительства скоростной автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный в воскресенье 27 октября. Современная трасса станет альтернативой одному из самых популярных у жителей и гостей Приморья маршрутов на юге края. Первый отрезок, который осмотрел Олег Кожемяко, - строящийся путепровод на развязке Артем - бухта Муравьиная - Находка. Именно по нему планируется пустить движение уже в этом году», - говорится в сообщении.

Уточняется, что сейчас ООО «Трансстроймеханизация» ведет работы по реализации второго этапа строительства дороги до порта Восточный - участка от Артема до Царевки протяженностью 25 км, который планируется сдать уже в 2021 году. На этом отрезке предусмотрены три транспортных развязки - в районе бухты Муравьиной, поселков Шкотово и Царевка, а также 28 мостов и путепроводов общей длиной 3,7 км, в том числе эстакада длиной более километра.

По словам губернатора, подобные мощности позволят усилить блок строительства дорожной инфраструктуры в крае.

Дорога Артем - Находка - порт Восточный должна увеличить скорость движения автотранспорта в обоих направлениях до 110 км в час, за счет чего заметно сократится время пребывания в пути, а также увеличатся допустимые нагрузки - 11,5 т на ось. Расчетная интенсивность движения к 2033 году может составить 30 тыс. автомобилей в сутки.

<https://tass.ru/v-strane/7051686>

ТАСС; 2019.10.28; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО В ПОДМОСКОВЬЕ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ ДО КОНЦА 2019 ГОДА

Эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей может пройти на Новорижском, Калужском, Киевском, Минском, Сколковском и Можайском шоссе в Подмоскowie до конца 2019 года. Об этом сообщил ТАСС представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

«Беспилотные автомобили в Подмоскowie могут быть протестированы на Новорижском, Калужском, Киевском шоссе, Минском, Сколковском и Можайском направлениях, а

также в подмосковной Балашихе, поселке Нахабино и отдаленных городах. Планируется протестировать передвижение беспилотных автомобилей на городских дорогах, но в особенности важно провести тестирование на загородных трассах», - сказал он.

Федосеев отметил, что пилотные участки дорог планируется оснастить специальным оборудованием, позволяющим беспилотным автомобилям взаимодействовать с инфраструктурой: светофорами, пешеходными переходами и дорогой. «Обмен данными будет обеспечиваться с помощью технологий связи V2X», - уточнил он.

Сейчас эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей проходит в Москве и Татарстане. Ранее «Автонет» предложил расширить зону его действия, добавив Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край.

Об эксперименте

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в конце ноября 2018 г. подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер РФ **Максим Акимов** пояснял, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года. **Акимов** также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 г.

<https://tass.ru/ekonomika/7051989>

ТАСС; 2019.10.28; БОЛЕЕ 20 ПОДЗЕМНЫХ ВЕСТИБЮЛЕЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ И ПОСТРОЯТ В РАМКАХ МЦД

Более 20 подземных вестибюлей железнодорожных станций построят или реконструируют в рамках запуска первых двух Московских центральных диаметров (МЦД). Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города.

«На МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» и МЦД-2 «Курско-Рижский» будут построены и реконструированы 23 подземных вестибюля на 20 железнодорожных станциях», - говорится в сообщении.

Так, на станции Кунцево возведут восточный и западный подземный вестибюль, с последнего можно будет перейти на будущую станцию БКЛ «Можайская» Московского метрополитена. На остановочном пункте Тестовская построят подземный вестибюль со стороны 2-го Красногвардейского проезда и подземный вестибюль со стороны Шмитовского проезда. Еще два подземных вестибюля планируются на станции Лианозово, один из них будет связан со станцией метро «Лианозово».

«Также подземные вестибюли будут построены и реконструированы на станциях Баковка, Беговая, Белорусская, Савеловская, Тимирязевская, Окружная, Хлебниково и на новых остановочных пунктах Славянский бульвар и Илимская. В рамках МЦД-2 будет восемь станций с подземными вестибюлями: Дмитровская, Калитники, Курский вокзал, Каланчевская, Текстильщики, Царицыно, Подольск и новый остановочный пункт Курьяново», - добавили в департаменте. В ведомстве отметили, что основная часть этих работ придется на второй этап реализации проекта МЦД, и планы еще могут измениться.

<https://tass.ru/moskva/7051788>

ТАСС; 2019.10.28; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНИЙ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ОПРЕДЕЛЯТ В 2020 ГОДУ

Стоимость проектирования и строительства линий скоростного трамвая в Ростове-на-Дону планируется определить до августа 2020 года - до этого срока нужно будет разработать предпроектные предложения и составить смету. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе администрации города.

"При содействии ведущих научно-исследовательских институтов Санкт-Петербурга и Москвы подготовлен проект технического задания на выполнение работ по разработке предпроектных предложений и определению сметной стоимости проектирования и строительства линий рельсового пассажирского транспорта (скоростного трамвая) в Ростове-на-Дону: микрорайон Левенцовский - административно-деловой центр города - территория бывшего аэропорта Ростов-на-Дону - микрорайон Александровка. <...> Срок окончания работ - 1 августа 2020 года", - говорится в сообщении.

Изначально, согласно генеральному плану города, в Ростове-на-Дону планировалось построить метро, однако, как сообщили ТАСС в администрации, "существующий пассажиропоток является недостаточным для строительства метрополитена в классическом виде". Поэтому в городе построят скоростной трамвай.

Метро в Ростове-на-Дону, городе с населением более 1,1 млн человек, планировалось строить еще с 1970-х годов, однако сначала не хватило средств, потом планы были отложены в связи с распадом СССР. Во второй раз к проекту планировали вернуться после 2010 года. В администрации Ростова-на-Дону было создано управление метро, проведены предпроектные работы на разработку первой линии из девяти станций, связывающих Западный жилой массив с центром города. Стоимость проекта на тот момент оценивалась почти в 77 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7052665>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2019.10.29; УГЛЮ НЕ ХВАТАЕТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ ЖАЛУЮТСЯ НА ОТСТАВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

«Колмар» первым среди недропользователей Дальневосточного федерального округа (ДФО) выразил озабоченность отставанием сроков ввода железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. По оценке компании, сдвиг ряда мероприятий в рамках инвестпрограммы ОАО РЖД не позволит вывезти в порт Ванино запланированные объемы угля с новых шахт в Нерюнгри, что грозит проблемами с обслуживанием долга и потенциальным банкротством. В ОАО РЖД утверждают, что согласовали мероприятия для решения проблемы. Но аналитики видят в жалобе «Колмара» начало масштабного общего возмущения угольщиков.

Гендиректор «Колмар групп» Валерий Цивилев обратился к вице-премьеру, полпреду президента в ДФО Юрию Трутневу с просьбой о содействии. В письме от 22 октября («Ъ» ознакомился с документом) топ-менеджер сообщает, что к 2020 году компания собирается запустить две шахты и обогатительную фабрику в Нерюнгри, обеспечив отгрузку 8 млн тонн угля с ростом до 17 млн тонн к 2023 году, и ввести первую очередь терминала в Ванино на 12 млн тонн. Но для этого не хватает пропускной и провозной способности железной дороги от Беркакита до Ванино, в первую очередь на участке Беркакит—Тында и Комсомольск—Ванино. Так, на первом участке планируется вывоз 17 млн тонн грузов «Колмара», 6–7 млн тонн «Якутугля» и 2 млн тонн прочих, тогда как исторический максимум там 14 млн тонн.

В этом контексте в письме подчеркивается сдвиг мероприятий по модернизации Восточного полигона в рамках обновленной инвестпрограммы ОАО РЖД до 2022 года (см. «Ъ» от 3 октября и 25 октября). Так, на участке Комсомольск—Ванино предусмотрен

перенос работ на два-три года, что не даст возможности обеспечить вывоз предусмотренных протоколом президентской комиссии по ТЭКу 85 млн тонн — только 43 млн тонн.

Ограничение отгрузок поставит под угрозу обслуживание кредитов «Колмара» и «может привести к банкротству компании», сообщается в письме.

В аппарате Юрия Трутнева не ответили “Ъ”, в «Колмаре» от комментариев отказались. Источник, близкий к группе, говорит, что письмо готовилось, но отправку не подтверждает, хотя копия, которую видел “Ъ”, подписана и имеет исходящий номер.

В ОАО РЖД “Ъ” заверили, что «выполняют принятые на себя обязательства по вывозу грузов предприятий угольной отрасли» и находятся «в постоянном контакте с грузоотправителями». На прошлой неделе состоялась встреча руководства ОАО РЖД и «Колмара», рассказывают в монополии, были рассмотрены уточненные планы работы компании на ближайшую перспективу. «ОАО РЖД был предложен комплекс мер технологического характера, реализация которых обеими сторонами позволит обеспечить вывоз необходимого объема груза,— пояснили в монополии.— Это в том числе развитие тяжеловесного движения, маршрутизация отправок, загрузка вагонов до полной вместимости, соблюдение строгого соответствия между заявляемыми и фактическими объемами погрузки». Источник, знакомый с ходом переговоров сторон, подтверждает, что они «прошли позитивно», и удивлен фактом отправки письма. Другие компании, планирующие ввод новых месторождений, для которых нужна дополнительная железнодорожная инфраструктура, от комментариев отказались.

В ОАО РЖД планируют компенсировать сокращение строек на Восточном полигоне утяжелением составов и повышением частоты движения, однако эти меры не везде будут действенными. Источник “Ъ” в отрасли полагает, что в самом критическом положении оказываются компании, которые только что ввели месторождения или порты или завершили основные инвестиции, для них сдвиг сроков ввода инфраструктуры означает выход за пределы программ, которые согласованы на данный электоральный период (до следующих выборов президента в марте 2024 года), а затем «степень ответственности за исполнение обязательств автоматически снизится». «Угольщики, которые уже ведут разработку или планируют ввод новых месторождений, даже в условиях не самой лучшей рыночной конъюнктуры будут поднимать вопросы улучшения транспортной инфраструктуры»,— добавляет аналитик по металлургии и горной добыче «ВТБ Капитала» Борис Синицын. Это, по его словам, можно объяснить цикличностью рынка, а также тем, что Азия остается наиболее перспективным направлением с точки зрения цены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141310>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.10.28; РЕЛЬСЫ СОЕДИНИЛИ БЕРЕГА; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СКОРО ПОЙДУТ ПОЕЗДА

В ближайшие дни стартует продажа билетов на пассажирские поезда дальнего следования, которые уже в декабре поедут по Крымскому мосту.

Технологические составы, доставляющие с материка рельсы, шпалы и инертные материалы, работают на мосту еще с лета 2018 года, но лишь в середине июня нынешнего после стыковки рельсов первого пути они смогли пройти весь 19-километровый путь от таманского берега до керченского. После укладки второго пути на мосту начался монтаж систем автоматического контроля и управления движением поездов, который должен завершиться к ноябрю.

«Устройства сигнализации, централизации и блокировки обеспечат комфортное и безопасное движение, - рассказал ведущий инженер-проектировщик компании «СГМ-Мост» Сергей Писарев. - Автоматика моста в режиме реального времени будет

взаимодействовать с автоматикой станций и локомотивов, машинисты по сигналу смогут снизить или набрать скорость либо затормозить».

Также информация о состоянии путей и подвижного состава, пересекающих Керченский пролив, будет передаваться на близлежащие станции Тамань-Пассажирскую и Керчь-Южную. Посты электрической сигнализации размещены с двух сторон моста. Мгновенный обмен данными позволит машинистам, диспетчерам и службе эксплуатации координировать потоки, корректировать скорость и интервал между составами.

Сейчас на железной дороге укладывают кабели и устанавливают путевые ящики с необходимым оборудованием. Параллельно продолжают балластировку щебнем, рихтовку и выправку верхнего строения пути. Формируются контррельсы - дополнительные рельсы внутри основной колеи, которые будут удерживать вагоны от возможного схода. Продолжается монтаж стоек освещения и шумозащитных экранов. На объекте занято почти 3000 инженеров и рабочих.

В начале декабря через Керченский пролив пойдут первые пассажирские поезда. Путь от станции Тамань-Пассажирская до станции Керчь-Южная займет около получаса, и все это время - никакого привычного стука колес. Ведь на мосту использована технология «бархатного пути» - между участками пути длиной по 440 метров установлены 84 комплекта уравнильных стыков для компенсации температурных напряжений. Именно они дают стальным рельсам свободно «дышать» при колебаниях температуры воздуха и обеспечивают тот самый бесшумный ход, который позволяет наслаждаться потрясающими видами Керченского пролива из окна вагона.

К открытию железнодорожного движения Росимущество приобрело 166 пассажирских вагонов дальнего следования и 10 локомотивов. Все они построены в 2017-2018 годах. Среди закупленных пассажирских вагонов есть все необходимые для организации безопасных и комфортных перевозок - купейные, штабные с купе для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, плацкартные, а также вагоны-рестораны. Все они оснащены кондиционерами и биотуалетами. На полуостров уже завезены первые тепловозы и электровозы. «На Крымскую железную дорогу уже поступило семь тепловозов ТЭП70БС - в депо Джанкой, и три электровоза ВЛ10 - в депо Симферополь. С учетом этих локомотивов тяговые ресурсы магистрали полностью обеспечат планируемый на первом этапе объем пассажирских перевозок в дальнем следовании, - считает исполняющий обязанности гендиректора КЖД Алексей Красоткин.

Новые пассажирские вагоны для поездов дальнего следования будут включаться в составы постепенно, по мере назначения новых маршрутов. Предварительно планируется курсирование восьми пар поездов в сутки по 11 маршрутам с материка в четыре пункта назначения: Симферополь, Севастополь, Евпаторию и Феодосию. С открытием железнодорожного движения Крымский мост сможет пропускать в течение суток в обоих направлениях 65 пар поездов: 45 пассажирских и 20 грузовых.

За три последние года в республике капитально отремонтировано 310 километров железной дороги. И на полуострове пассажиров так же встретят рельсы без стыков. Разрешенная скорость движения на всех участках от Крымского моста до Севастополя увеличится до 120 километров в час. Вся магистраль покрыта надежной сетью мобильной связи, а на опорах смонтировано 505 километров волоконно-оптического кабеля. Также на полуострове отремонтированы все шесть вокзалов на пути из Керчи в Севастополь. Осталось завершить мероприятия для обеспечения транспортной безопасности и доступности вокзалов для маломобильных групп населения.

Активно достраивается Керчь-Южная - новая станция КЖД, расположенная на 11-м километре линии Керчь - Аршинцево. Почти возведена «коробка» вокзала, монтируется пешеходный мост через пути.

Согласно маркетинговым исследованиям КЖД ориентировочно в первый год в Крым и обратно поезда дальнего следования доставят около трех миллионов человек. В

перспективе же пассажиропоток может увеличиться до 18 миллионов человек в год. Не исключают на КЖД и вероятности запуска электричек в ближайшие города Кубани - Анапу и Краснодар. А вот грузовые поезда по Крымскому мосту только в июне 2020 года.

<https://rg.ru/2019/10/28/reg-ufo/po-krymskomu-mostu-skoro-pojdut-poezda.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАМАРА АНДРЕЕВА; 2019.10.28; ВДОГОНКУ ЗА УХОДЯЩИМ ПОЕЗДОМ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПРОДВИГАЕТСЯ МЕЛКИМИ ШАГАМИ

В этом году страна отмечала 45-летие с начала строительства БАМа. Из Москвы, Иркутска, Хабаровска и Якутска отправились на праздник в Тынду поезда с почетными пассажирами - участниками этой стройки. По дороге они вспоминали, как высаживались в тайге первые десанты, как мерзли в палатках и грелись жаркой работой на пресеках.

К юбилею вокзалы на БАМе словно стряхнули пыль минувших десятилетий, а кое-где стальным блеском отливали новехонькие рельсы, уложенные на свеженькие железобетонные шпалы. БАМ не только востребован, он переживает второе рождение благодаря проекту модернизации и развития Восточного полигона. Говорят, он будет не менее грандиозным, чем стройка советских времен. Правда, романтики в нем уже не будет - только деньги и трезвый расчет.

С начала 2000-х грузопотоки развернулись с запада на Дальний Восток из-за выгодной конъюнктуры рынков стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности Китая. Но железные дороги оказались к этому развороту не готовы. Вот и пришлось, как говорится, догонять еще вчера ушедший поезд.

Вначале речь шла о том, что надо бы проложить на БАМе сплошной второй путь. Дело облегчало то, что западный его участок построен под два пути - и опоры мостов, и земляное полотно. Но потом решено было сначала «расшить» на БАМе и Транссибе узкие места.

На мегапроект требовалось более 1 триллиона рублей. В связи со сложностью его разделили на два этапа. Первый оценивался в 562,4 миллиарда, но после оптимизации общая сумма уменьшилась до 520,5.

Комплексный проект включал в себя более 200 детальных проектов и представлял некое «лоскутное одеяло». Например, в него включили второй Байкальский тоннель, но не спрямление кривых на Забайкальской дороге, а они осложняют пропуск поездов. Аудит отметил и то, что планируется «расшить» один участок, в то время как соседний по-прежнему ограничивает провозную способность. В будущем строителям придется сюда возвращаться, а это ведь дополнительные затраты.

Несмотря на все сложности, фронт работ развернули широкий, и сделано уже немало. По данным РЖД, за минувшие пять лет построено и реконструировано 35 станций, модернизировано 5 тысяч километров пути, уложено более 250 километров вторых главных путей, реконструировано 90 километров контактной сети.

Построено 28 разъездов, обновлено 40 тяговых подстанций, почти 70 мостов, реконструировано два тоннеля - Кипарисовский и Облученский. В марте прошлого года завершилась проходка нового Байкальского тоннеля протяженностью 6,7 километра. В конце года по нему пойдут поезда. Эффект очевиден. Например, по участку Хани - Тында на БАМе можно пропускать 26 пар поездов и перевозить более 30 миллионов тонн грузов в год (до модернизации 16 пар и 14-16 миллионов тонн).

Целью первого этапа «большого» проекта было увеличить к 2020 году провозную способность БАМа и Транссиба в направлении морских портов и погранпереходов Дальнего Востока на 66 миллионов тонн в год (до 110-120 миллионов тонн) к уровню 2012 года. Цель достигнута на год раньше срока. Гендиректор РЖД Олег Белозеров

сообщил, что в этом году объем перевозок грузов к дальневосточным портам составит более 113 миллионов тонн.

Успех пришел не только благодаря модернизации инфраструктуры, но и внедрению новых технологий. Например, сегодня почти четверть объема угольного экспорта (около 11 миллионов тонн) доставляется из Кузбасса на Дальний Восток в инновационных вагонах с повышенной нагрузкой на ось - 25-27 тонн.

Но сам проект еще не завершен: не все объекты построены, да и инвестиций вложили меньше, чем планировали. По данным РЖД, в 2013-2018 годах на Восточном полигоне выполнено работ на сумму 344,4 миллиарда рублей. Из них 243,5 миллиарда - средства компании, 79,4 миллиарда - ФНБ и 21,5 миллиарда - из федерального бюджета РФ. В этом году финансирование тоже урезали: 57 миллиардов рублей компания решила перераспределить на другие проекты, часть потратить на закупку локомотивов для Восточного полигона, поскольку нехватка тяги может обнулить эффект «расшивки» узких мест.

Если суммировать, то объем недофинансирования проекта - более 120 миллиардов рублей.

Между тем, по оценке Института экономики и развития транспорта, к 2025 году прирост объемов вывоза полезных ископаемых с Восточного полигона составит 40-60 миллионов тонн. Все будет зависеть от темпов освоения дальневосточных месторождений. Поэтому развитие Восточного полигона, безусловно, продолжится. Проект второго этапа уже разработан. Цель его: к 2024 году в полтора раза (до 180 миллионов тонн) увеличить провозную способность обеих магистралей. Работы оцениваются в 493,2 миллиарда рублей. Проект будет реализован за счет средств РЖД, его параметры уже заложены в долгосрочную программу развития компании до 2025 года.

По пока проект существует только на бумаге. А дороги Восточного полигона уже сегодня работают на пределе. Не случайно год назад РЖД предложило грузоотправителям выбирать для своих грузов другие маршруты, а недавно предоставило скидки на перевозку к портам Северо-Запада, чтобы оттянуть часть грузопотока с восточного направления.

«Сегодня у нас наблюдается профицит портовых мощностей и дефицит железнодорожной инфраструктуры», - говорит замгендиректора Управляющей портовой компании Ирина Ольховская. Председатель совета директоров «Колмар Груп» Анна Цивилева тоже не исключает проблем с перевозкой своей продукции. Холдинг планирует в апреле 2020 года запустить первую очередь горно-обогатительной фабрики «Инаглинская-2» в Якутии. При выходе на проектную мощность она будет перерабатывать 12 миллионов тонн угля в год. Но опасения грузоотправителя, возможно, и не сбудутся. В РЖД уже утвердили комплексный проект развития инфраструктуры на линии Нерюнгри - Бестужево, чтобы обеспечить прием дополнительного грузопотока.

Но есть еще проблема так называемой последней мили. Замгендиректора СУЭК Денис Илатовский считает, что пропускная способность подходов к Ванино с учетом развития действующих и строительства новых терминалов должна составлять не менее 80 миллионов тонн. А после завершения первого этапа проекта модернизации Восточного полигона она будет почти вдвое меньше. В связи с этим правительство Хабаровского края предложило включить в программу развития Восточного полигона не с 2025-го, как предусматривается, а уже со следующего года строительство второго моста через Амур в Комсомольске-на-Амуре, еще одного Кузнецовского тоннеля, а также модернизацию железнодорожной инфраструктуры на участке Ванино - Советская Гавань. И в июле направило эти предложения в федеральные ведомства и правительство РФ.

Аргумент оно привело железный: реализация этих планов позволит увеличить к 2025 году провозные способности в направлении Ванино и Совгавани до требуемых 110 миллионов тонн в год (сейчас они составляют менее 40 миллионов тонн).

Кстати, специалисты «Дальгипротранса» уже завершили разработку Генеральной схемы развития Ванино - Советско-Гаванского узла. И даже обсудили ее с представителями крупнейших компаний-грузовладельцев. А те удивились: не маловат ли объем грузопотока, который заложили проектировщики в основу своих расчетов? Судя по всему, к цели опять планируется идти мелкими шагами. Может быть, сразу заложить в планы строительство второго главного пути на всем протяжении БАМа и его электрификацию? Чтобы не пришлось снова догонять уходящий поезд.

<https://rg.ru/2019/10/28/reg-dfo/modernizaciia-vostochnogo-poligona-prodvigaetsia-melkimi-shagami.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАТЬЯНА ДМИТРАКОВА, ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.10.28; ПЕРЕШИЛИ ПОЛОТНО; КОЛЕЯ НА САХАЛИНЕ СТАЛА ШИРЕ

Сахалинская узкоколейка окончательно канула в Лету - островная железная дорога полностью перешла на общероссийский стандарт.

Будущие железнодорожники довольны: вместе с новой колеей островная магистраль получит и современную технику. Фото: Пресс-служба ДВЖД
Будущие железнодорожники довольны: вместе с новой колеей островная магистраль получит и современную технику. Фото: Пресс-служба ДВЖД
Будущие железнодорожники довольны: вместе с новой колеей островная магистраль получит и современную технику. Фото: Пресс-служба ДВЖД

Для перешивки старой колеи (1067 миллиметров) на современную ширину (1520 миллиметров) было множество поводов.

«Основная причина, определившая необходимость переустройства, - перспективы островной магистрали, связанные с расширением грузовой базы и на острове, и на всем Дальнем Востоке. Есть потребность в грузообороте со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, и, имея на Сахалине незамерзающие порты, было бы нерационально их не использовать. А железнодорожная техника, которая эксплуатировалась здесь, имеет ограниченный срок службы, и он заканчивается», - объяснил замначальника ДВЖД по Сахалинскому территориальному управлению Александр Гавриленко.

Большая часть грузов доставляется на Сахалин по железной дороге, через паромную переправу Ванино - Холмск. Более 40 лет вагоны, прибывающие с «большой земли» и отбывающие на материк, проходили процедуру перестановки колесных тележек в специально оборудованных пунктах.

С 2003 года холдинг РЖД вел модернизацию инфраструктуры на острове. На комплексном переустройстве островной магистрали было задействовано 1,5 тысячи человек из разных регионов страны и 534 единицы специализированной техники. За 16 лет реконструировали 700 километров полотна, построили 62 моста и водопропускных труб, обновили системы сигнализации, централизации и блокировки, станционные линии связи.

На многих участках работа была сродни подвигу. На перегоне между станциями Пугачево и Тихая повороты и спуски в несколько раз круче и сложнее общесетевых, а на отрезке Олень - Поронайск дорога проходит по болоту. Участки Томари - Пензенское, Пензенское - Ильинск и линия, ведущая от станции Холмск на север, «зажаты» между морем и горами. Здесь железнодорожники укрепляли скальные склоны, защищая полотно от камнепадов и оползней, затянули 30 тысяч квадратных метров обрывов металлической сеткой. Между путями и полосой прибоя выросла 400-метровая бетонная стена из 1,5 тысячи тетраэдров по 2,5 тонны каждый. В прежние годы снежные лавины не раз останавливали движение на сахалинской дороге. И с этой бедой научились справляться: на склонах сопки вдоль перегона Пионеры - Чехов смонтировали многорядные снегоудерживающие барьеры общей длиной 2,5 километра.

Летом 2019 года на магистрали даже приостановили движение, чтобы в сжатые сроки завершить переустройство. И вот уже поезда курсируют по всем направлениям от Корсакова на юге до Ноглик на севере.

«Укладка нового бесстыкового пути и поставки современного подвижного состава позволят повысить скорость движения пассажирских поездов на Сахалине до 120 километров в час, грузовых - до 90, а такжекратно увеличить вес грузовых поездов, - отметил замгендиректора РЖД Дмитрий Пегов.

<https://rg.ru/2019/10/28/reg-dfo/zheleznodorozhnaia-koleia-na-sahaline-stala-shire.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ПЕТР ТАРАСОВ; 2019.10.28; НОВЫЙ ПОДХОД К РЕМОНТУ ВАГОНОВ; ПОДГОТОВЛЕННЫ К ВНЕДРЕНИЮ ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ДЕПО В ХАБАРОВСКЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

«Вагонная Ремонтная компания-1» («ВРК-1») инициировала разработку пилотных проектов модернизации и автоматизации вагоноремонтных депо. Предполагается, что «первыми ласточками» этого перспективного проекта станут вагонные ремонтные депо станций Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и Хабаровск.

Столь большой географический разброс первых объектов - от западной границы до восточной - не случаен. Одно из приоритетных направлений экономической политики государства - увеличение товарооборота по железной дороге с зарубежными партнерами. Решать эту задачу нужно за счет не только оптимизации логистики и расширения портовых мощностей, но и повышения технической готовности подвижного железнодорожного состава, ликвидируя его простой на путях общего пользования. Увеличение грузооборота как на внутреннем рынке, так и в межгосударственных коммуникациях невозможно без коренной перестройки процесса ремонта грузовых вагонов.

Большинство проектов реконструкции производства и строительства новых депо, которые предлагают частные компании, базируются на традиционных, отработанных и зачастую устаревших технических решениях. Качественный прорыв можно обеспечить только с использованием новейшего оборудования и достижений четвертой технической революции, так называемой «Индустрии 4.0». Проекты, предложенные «ВРК-1», можно рассматривать как образцовые вагоноремонтные депо высокой степени автоматизации и роботизации.

Достаточно сказать, что, по проведенным расчетам, при той же численности сотрудников производительность труда на разных участках вырастет минимум на треть, а на отдельных направлениях - вдвое. Эти показатели соответствуют задачам, сформулированным в майских указах президента РФ.

За счет чего совершается такой рывок? Во-первых, это автоматизация трудоемких процессов, таких, например, как транспортировка объектов ремонта, демонтаж буксовых узлов, процесс мойки деталей вагона. Во-вторых, оптимизация рабочего процесса: эргономичное размещение оборудования, исключение противотоков в технологическом процессе. И, конечно, новое оборудование. Разработчики предлагают внедрить автоматизированное оборудование для неразрушающего контроля колесных пар и роботизировать участок восстановления букс. Это сведет к минимуму влияние человеческого фактора на качество ремонта.

Цифровизация процесса - главная особенность проекта. В отличие от большинства коммерческих проектов в сфере вагоноремонта, здесь заложено использование новейших достижений в области машиностроения, автоматизации, передачи и обработки информации - квантовых сетей, за которыми, полагают ученые, будущее вычислительной техники.

Эксперты, ознакомившиеся с проектом «ВРК-1», были единодушны: подобные проекты заслуживают внимания на уровне правительственных программ развития и модернизации

экономики. Его реализация принесет выгоду всем заинтересованным сторонам, уменьшит себестоимость ремонта, улучшит качество работ, а значит, будет успешнее решаться важная государственная задача по улучшению показателей грузооборота и на внутренних направлениях, и, что особенно важно, на внешних рынках. При этом произойдет увеличение и отчислений в госбюджет, и заработной платы сотрудников предприятия.

В то же время специалисты указывают пути совершенствования и масштабирования проекта. Для этого нужно подумать об организации системы подготовки соответствующих специалистов, о распространении опыта на всю отраслевую структуру. Предусмотрено улучшение условий труда и материального положения рабочих, появление новых специальностей. Это потребует перестройки производства и модернизации нормативной базы.

Отметили эксперты также, что на начальном этапе проект требует организационной и материальной поддержки, но вложенные средства должны (с учетом эффекта масштабирования на остальные ремонтные депо) достаточно быстро окупиться. Если сейчас срок окупаемости на обоих пилотных предприятиях составляет примерно шесть с половиной лет, то при распространении такого подхода на другие участки он может сократиться до пяти, а то и до четырех лет.

Немаловажно, что разработчики продумали целую программу мероприятий по улучшению экологических параметров производства. Примененные в технологическом процессе локальные очистные сооружения предотвратят сброс производственных стоков в водные источники. Отработанные технические растворы после очистки вновь будут подаваться на технологическое оборудование. Локальные нефтегрязеуловители и флотационные установки отфильтруют масла и загрязняющие примеси из маслосодержащих стоков водоструйных комплексов. В проект заложена схема многократного использования технологических вод.

В технологическом процессе выделяется пыль металлическая и электрокорунда. Для таких установок предусмотрено применение вентиляционных самоочищающихся фильтроагрегатов с дальнейшим удалением воздуха в рабочее помещение. Все это может стать реальным уже к августу следующего, 2020 года.

«ВРК-1» создана в июле 2011 года на базе предприятий, входивших в Центральную дирекцию по ремонту грузовых вагонов - филиала «РЖД». Развитая сеть подразделений включает 7 региональных представительств, 38 вагоноремонтных депо, одно ремонтно-механическое депо и обособленную вагоноколесную мастерскую, которые расположены в стратегически важных железнодорожных узлах. Наибольшее количество вагоноремонтных депо компании расположено на Московской, Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской и Октябрьской железных дорогах.

<https://rg.ru/2019/10/28/reg-pfo/podgotovleny-k-vnedreniiu-pilotnye-proekty-avtomatizirovannyh-depo.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ЗУБАРЕВА; 2019.10.28; УЗНАЮТ ИЗ ТЫСЯЧИ; МАГИСТРАЛИ АККУМУЛИРУЮТ ПЕРЕДОВЫЕ ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Железнодорожная отрасль всегда была одним из лидеров по освоению цифровых технологий: некоторые IT-решения используются здесь уже десятки лет. Например, система сигнализации, передающая информацию о сигнале светофора в кабину локомотива. Это то, что мы сейчас можем назвать Интернет вещей.

Основной актив железной дороги сегодня - не поезда и рельсы, а данные, которые компании собирают и анализируют. По информации Всемирного экономического форума, российская железнодорожная сеть по уровню развития инфраструктуры поднялась с 24-го места в 2015 году до 15-го в 2018-м. Кроме этого, она одна из лучших в мире по исполнению графика движения пассажирских поездов. «Цифровые проекты в отрасли направлены на оптимизацию всех основных направлений работы - инфраструктуры,

перевозок, работу с подвижным составом и персоналом - и отличаются большим разнообразием», - говорит Андрей Горяйнов, замгендиректора SAP CIS.

Эксперт выделяет четыре основных тренда цифровизации отрасли. Во-первых, мультимодальные перевозки. Железная дорога становится оператором, который объединяет различные услуги и сервисы. Во-вторых, клиентоориентированность. В-третьих, появление новых бизнес-моделей и участие в бизнес-сетях. В-четвертых, работа с данными: все больше проектов завязаны на сборе и анализе данных. Это позволяет оптимизировать пассажиропоток, строить умные локомотивы, экономить время и финансы.

В отрасли используются самые современные подходы при создании цифровых платформ - маркетплейсов грузовых перевозок, электронных и мобильных систем оплаты билетов, сервисов мультимодальных перевозок. Сейчас РЖД совместно с ЦБ РФ разрабатывает систему биометрической идентификации пассажиров. По замыслу разработчиков, такая система позволит упростить и ускорить их обслуживание. «Проводники пассажирских поездов уже используют мобильные терминалы для проверки электронных билетов. А в прошлом году они начали использовать специальное мобильное приложение, позволяющее переводить иностранный текст и голос, что важно при обслуживании зарубежных гостей», - говорит Александр Рожков, директор управления продаж сервисов компании Softline.

Современная железная дорога гораздо больше зависит от ИТ, чем 15-20 лет назад. «Если отключить на денек систему ЭТРАН, через которую оформляются все грузовые перевозки, или систему АСОУП, которая управляет непосредственно процессом перевозок, проблемы наступят сразу у всех основных отраслей. Ведь доля железных дорог в грузообороте страны (без учета трубопроводного транспорта) - 87 процентов. Сложные и малоизвестные названия ГИД «Урал», АСОУП, ЭТРАН, КАСАНТ, АС РБ - это информсистемы, обеспечивающие железнодорожные перевозки. Без них не было бы ни скорости, ни безопасности, ни доступности», - рассказывает Кирилл Бутаев, ведущий эксперт по аналитике в реальном секторе SAS Россия/СНГ.

Алексей Федосеев, директор подразделения «Сервисная поддержка заказчиков» компании «Сименс мобильность» в России, приводит в качестве примера продвинутой автоматизации проект сортировочной станции Лужская в Ленинградской области. Там в автоматическом режиме происходит роспуск грузовых вагонов - до 100 тысяч единиц в месяц.

Не секрет, что использование иностранного оборудования влечет риски незаконного вмешательства. Поэтому один из стимулов для развития отечественных цифровых технологий - обеспечение безопасности. «У «Ростеха» и РЖД есть дорожная карта, по которой мы внедряем новые решения. Холдинг «Росэлектроника» разрабатывает уникальную автоматизированную систему ультразвукового контроля рельсов. Еще одна разработка - первые отечественные цифровые радиостанции формата DMR - обеспечивает бесперебойную связь между локомотивами, диспетчерскими центрами и железнодорожными станциями», - говорит Сергей Демидов, советник гендиректора по гражданской продукции компании «Системы управления» холдинга «Росэлектроника» Госкорпорации «Ростех».

Швейцарская федеральная железная дорога эксплуатирует большое количество электропоездов, и в пиковые периоды значительно повышается энергопотребление. Чтобы избежать дорогостоящего строительства новых электростанций в Альпах, компания оснастила составы датчиками. При увеличении нагрузки электросети передают сигнал поездам, и в них на несколько минут выключаются кондиционеры или обогреватели. Такой контроль уменьшает затраты на потребление энергии в два раза.

А итальянский железнодорожный оператор Trenitalia оснастил 9 тысяч единиц техники шестью миллионами датчиков, которые собирают информацию об эксплуатационных

характеристиках поезда. Программа предсказывает идеальный момент для техобслуживания. В результате компания сократила бюджеты на ремонт на 8-10 процентов.

<https://rg.ru/2019/10/28/eksperty-vydelili-chetyre-trenda-cifrovizacii-zheleznodorozhnoj-otrasli.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ТАМАРА АНДРЕЕВА; 2019.10.28; ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ; ПОГРУЗКА НА СЕТИ ПАДАЕТ, ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РАСТЕТ

Объем погрузки на сети железных дорог РФ за 9 месяцев этого года уменьшился на 0,9 процента. Из 14 основных видов перевозимых грузов прибавку дали лишь четыре, остальные ушли в минус, в том числе каменный уголь, нефть, лесные грузы...

Ждать, что ситуация изменится, не приходится. План погрузки до конца года уже скорректировали: она будет на 0,5 процента меньше уровня 2018-го: прогнозируется ее снижение до 1,284 миллиарда тонн.

А вот с вагонами картина иная. В парке грузовых вагонов на сети дорог уже насчитывается свыше 1147 тысяч единиц. Половину его составляют полувагоны - примерно 548 тысяч. По прогнозам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в этом году машиностроительные заводы выпустят не менее 35-40 тысяч одних только полувагонов, а в утиль спишут всего 2700 единиц такого подвижного состава.

Поэтому можно ожидать, что уже в следующем году количество грузовых вагонов достигнет критического порога в 1,2 миллиона единиц, при котором пять лет назад движение поездов на сети дорог почти встало. «Тромбы» образовались тогда в транспортных артериях - порожняк забил станционные пути, осложняя маневровую работу, были перегружены и сортировочные станции.

Ситуацию пришлось разруливать федеральному правительству. Положение стабилизировали, запретив продление срока службы старых грузовых вагонов сверх нормативного. В утиль отправили тогда более 200 тысяч вагонов, в том числе и те, что вполне можно было еще использовать для перевозки грузов.

Но теперь списать лишний подвижной состав не получится. Сегодня средний возраст грузовых вагонов - 12,5 года, а полувагонов и того меньше - 8,2 года. У большинства из них срок службы истечет еще нескоро.

Вот эксперты и бьют тревогу: вагонов, мол, поступает на сеть гораздо больше, чем нужно для перевозок. Да и в РЖД считают, что наращивать парк больше не нужно, его уже более чем достаточно.

«По нашему мнению, парк даже избыточен, - заявил Владимир Прокофьев, президент Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта (АСКОП), на недавнем транспортно-логистическом форуме «Грузовая панорама». - Особенно это касается полувагонов. Если и дальше будет продолжаться их бесконтрольный выпуск, то сеть просто остановится».

Его мнение разделяют и другие специалисты-железнодорожники. Двое из них - Валерий Бодюл и Валерий Горбунов - даже придумали, как избавиться от профицита. Оба давно занимаются этой темой: доктор технических наук Валерий Бодюл в свое время заведовал отделением управления перевозочным процессом ВНИИЖТа, был заместителем директора института, а Валерий Горбунов - начальником Байкало-Амурской железной дороги в 1983-1990 годах, а затем главным инженером Главного управления движения МПС России.

«Исходя из сегодняшних объемов погрузки, почти 150 тысяч вагонов на сети дорог - лишние, - утверждает Валерий Горбунов. - Между тем, по расчетам Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), один грузовой вагон, курсируя по сети, влечет за собой не менее 300 тысяч рублей эксплуатационных расходов в год. Выведя лишние вагоны из

обращения, можно сэкономить за год только на эксплуатационных расходах 145 миллиардов рублей. Разве эти деньги не нужны отрасли?»

Несколько лет назад они вместе с Бодюлом разработали автоматизированную программу расчета потребности вагонов для перевозки планируемого объема грузов. С ее помощью легко определить, сколько вагонов требуется под те или иные объемы перевозок. Эту программу опробовали в компании «Русагротранс». В результате парк вагонов там сократился более чем на треть, и недостатка не ощущалось благодаря сменно-суточному планированию перевозок. И вот эффект: по одному только ростовскому филиалу компании сэкономили около 100 миллионов рублей.

Но большинство операторских компаний предпочитают работать по старинке, полагая, что «запас кармана не протрет». Владельцы рассуждают так: каждый вагон приносит в сутки мне 1,5-2,5 тысячи рублей дохода, и чем их больше - тем весомее прибыль. В детали эксплуатации собственник вникать не хочет: ему удобнее иметь больше вагонов, чем нужно, чтобы «дырку» заткнуть, если потребуется. Он специально засылает на станцию погрузки больше вагонов, чем нужно: пусть стоят там в ожидании грузов. Его не волнует, что они мешают нормальной работе станции. Об этом пусть голова болит у железнодорожников.

«Сегодня под перевозки на сети дорог используется примерно 850-950 тысяч вагонов в сутки, - говорит Валерий Горбунов. - Но для тех объемов, которые сегодня перевозятся, во времена МПС хватило бы и 400 тысяч вагонов, то есть в два с лишним раза меньше. Они тогда использовались более эффективно.

Судите сами: в 1988 году парком в 1,1 миллиона грузовых вагонов (меньшим, чем сегодня) перевезли 4,1 миллиарда тонн грузов. Оборот вагона (это время от начала одной погрузки до начала следующей погрузки. - Ред.) составлял тогда 6-7 суток. А сейчас превышает 16 суток! Возникает замкнутый круг: парк растет, оборот вагонов замедляется, в результате для перевозки того же объема грузов требуется больше вагонов, поэтому их покупают... И так до тех пор, пока движение поездов не встанет. Дороги ведь не «резиновые», есть предел того, что они могут «переварить». Сеть дорог давно работает в режиме перегрузки, поэтому важно снизить нагрузку».

Но как это сделать? Владимир Прокофьев предлагает ввести квоты на строительство новых вагонов. По его мнению, необходимость их выпуска должна подтверждаться либо грузовой базой, либо фактом списания соответствующего типа грузовых вагонов.

А Валерий Горбунов считает, что нужно ввести такое правило: если операторской компании, согласно расчетам, для перевозки ее грузов достаточно 100 вагонов, то лишние пусть отставит или сдаст в аренду. А если она не хочет это сделать, пусть платит за лишней подвижной состав более высокую ставку. Эти деньги можно будет пустить на ремонт инфраструктуры и расшивку «узких» мест, на которые у РЖД средств явно не хватает.

Вот только кто этот процесс будет регулировать? Самой компании РЖД этим заниматься как-то не с руки: вагоны находятся в частных руках. К тому же стоит только ввести какие-то ограничения или начать выдавать квоты, сразу пойдут жалобы: монополия, мол, злоупотребляет своим положением. Хотя, если найти консенсус, можно было бы сэкономить немалые деньги и перевозчику, и частному бизнесу.

<https://rg.ru/2019/10/28/v-2020-godu-na-zheleznyh-dorogah-mogut-obrazovatsia-zatory.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ИРИНА ФУРСОВА; 2019.10.28; МАКРОМОДЕЛЬ УВИДИТ УЗКОЕ МЕСТО; НАУЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ ПОВЫШАЮТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК

Если раньше, например, им приходилось искать консенсус во взаимодействии реальных рельса и колеса, то теперь... виртуальных колеса и рельса. О том, как идет создание цифровой железной дороги, как она поможет реальным магистралям работать

эффективнее, «РГ» рассказал генеральный директор Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) Сергей Виноградов.

Сергей Александрович, какие вопросы ученые сейчас решают в первоочередном порядке?

Сергей Виноградов: Сегодня перед отраслевой наукой большие задачи. Не буду выстраивать очередность, но, конечно, наиболее актуальным является создание и внедрение цифровых технологий. И ВНИИЖТ, как головной научный центр железнодорожного транспорта страны, конечно, не стоит в стороне от этих тенденций.

Институтом создана, по сути, модель цифровой дороги. Разработан прототип прогнозной модели (макромодель) всей сети дорог, которая позволит анализировать графики движения поездов, выявлять отклонения и аномалии в выполнении нормативного и прогнозного графиков движения. Макромодель позволяет идентифицировать появление на сети узких мест и прогнозировать развитие поездной ситуации на отдельных дорогах, направлениях, полигонах и сети в целом в зависимости от воздействия различных факторов, например, отказов технических средств. Может использоваться для решения тактических задач, например, для оценки реализуемости планов пропуска поездопотоков при существующих условиях.

И для определения стратегии развития сети в целом. Модель позволяет, например, прогнозировать объем парка локомотивов, который требуется для обеспечения прогнозных объемов перевозок, в том числе учитывая «окна» для ремонта инфраструктуры. Наше решение основано на технологиях аппаратно-программного комплекса имитационного моделирования движения поездов, также разработанного учеными института.

Реализация полного функционала модели позволит оптимизировать затраты на обеспечение перевозочного процесса - от энергозатрат до затрат на тягу, а также перейти от экспертных решений по организации перевозочного процесса к оптимальным, основанным на результатах прогнозного моделирования.

Создавая цифровые модели, мы не забываем и, как вы говорите, о консенсусе рельса и колеса. Оптимизация их взаимодействия является одной из краеугольных проблем железнодорожного транспорта во всем мире: как в части минимизации износа, так и в области снижения энергопотерь при трении и вписывании в кривые при сохранении безопасности движения.

Руководством РЖД перед учеными поставлена задача по повышению ресурса верхнего строения пути до 2,5 миллиарда тонн брутто. Ее сложность еще и в том, что необходимо обеспечить равный ресурс множества элементов конструкции. Достижение заданных показателей напрямую увязано и с кратным увеличением ресурса колес подвижного состава, который сейчас явно недостаточен. Решение подобных комплексных многофакторных задач невозможно без построения цифровых моделей, которые позволяют оценивать влияние десятков переменных параметров, определяющих совокупные свойства системы.

Безусловно, такие исследования требуют серьезного финансирования, и компания идет на эти расходы. Эффекты же от правильно выбранных решений в сотни раз превосходят затраты на научные исследования.

Мы также занимаемся разработкой технических требований к рельсам для их применения в особо тяжелых условиях эксплуатации Восточного полигона. Совместно с Российским университетом транспорта разработаны и подтверждены результатами эксплуатационных наблюдений и испытаний на нашем Экспериментальном кольце математические модели развития трещин в рельсах, в том числе при пониженных температурах.

На основании проведенных исследований разрабатываются требования к технологии производства новых рельсов с уникальным сочетанием свойств. Эти разработки чрезвычайно важны для эффективной и безопасной эксплуатации Северного широтного

хода, которую ВНИИЖТ проводит по заказу РЖД совместно с ведущими НИИ и вузами страны.

Какими технологиями мы можем поделиться с соседями по Пространству 1520?

Сергей Виноградов: Сам по себе формат единого пространства 1520 определяет схожесть задач и проблем, стоящих перед научным сообществом. Ярким примером сквозной цифровизации, объединяющей пространство 1520, является система «Экспресс-3».

Многие годы продажа билетов на поезда дальнего следования в нашей стране осуществляется через систему «Экспресс-3», созданную в одноименном научном центре института. Сейчас эта система является основным инструментом управления пассажирским комплексом не только железных дорог РФ, но и СНГ, и стран Балтии. Для сохранения статуса российской системы «Экспресс-3», как одной из высокоэффективных железнодорожных систем резервирования, обеспечения насущных потребностей перевозчиков, владельцев инфраструктуры и клиентов на длительную перспективу, уже сегодня начаты работы по созданию новых модулей, которые обеспечат качественный скачок в развитии сервисов для клиентов и перевозчиков.

«Экспресс-3НП» - система нового поколения, которая будет удовлетворять интересам всех участников процесса пассажирских перевозок, включая, конечно, и основного клиента отрасли - пассажира. Мы планируем провести модернизацию в течение 4-5 лет. Уверены, что новая система будет по-прежнему широко востребована не только на российских дорогах, но и на зарубежных рынках.

Какие еще есть примеры взаимодействия ученых ВНИИЖТа с коллегами из других администраций Пространства 1520?

Сергей Виноградов: Отраслевая наука не может существовать без взаимодействия ученых. Наш институт имеет многолетнее партнерство с зарубежными железнодорожными администрациями. Так, например, в рамках деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества институт проводит большое количество научных работ по тематикам вагонного хозяйства, пассажирских перевозок, тарифообразования, нормотворчества.

На протяжении многих лет ВНИИЖТ принимает участие в деятельности рабочих групп по решению вопросов в области безопасности движения, сертификации железнодорожных технических средств в России и за рубежом. У нас действуют Соглашения о научно-техническом сотрудничестве с государственным объединением «Белорусская железная дорога», Казахской академией транспорта. Готовится к подписанию аналогичный документ с коллегами из Узбекистана.

Не так давно институт завершил интересный и масштабный международный проект - разработку технологии по организации движения грузовых поездов на участке Марабда - Ахалкалаки, являющегося частью коридора Баку - Тбилиси - Карс, в рамках которого проводились испытания по установлению критической нормы массы поезда. Наша совместная с коллегами из Азербайджана и Грузии работа позволила создать безопасную систему следования грузовых составов на этом участке. Сейчас мы обсуждаем с ними работу и по другим направлениям.

<https://rg.ru/2019/10/28/razrobotan-prototip-prognoznoj-modeli-vsej-seti-zheleznyh-dorog.html>

РГ-СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2019.10.28; ПЯТЬ ФУТОВ ПОД КОЛЕСАМИ; РОССИЙСКАЯ КОЛЕЯ СТИРАЕТ ГРАНИЦЫ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Программа развития железнодорожной сети России, считают эксперты, требует распространения на ключевых направлениях Пространства 1520. Без этого невозможно дальнейшее повышение объемов транзитных перевозок и наращивания экспортных потоков через все железнодорожные администрации Содружества.

Уже в 2020 году планируется открыть железнодорожное сообщение по мосту Нижнеленинское - Тунцзян. На Восточном полигоне это первый пример совместного

инвестирования в трансграничный объект со стороны китайских и российских инвесторов, который позволит мотивировать в дальнейшем зарубежные компании вкладываться в российскую транспортную инфраструктуру. Активными темпами на Дальнем Востоке идет развитие транспортных проектов на стыке порт - железная дорога, также с самым широким участием частного бизнеса. Так, Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта выступило с инициативой модернизировать промфинфраструктуру 15 портов в ДФО с участием государственно-частного партнерства. Все это происходит на фоне масштабной модернизации Транссиба и БАМа.

Не теряет своей актуальности и проект западного вектора - строительства грузовой железнодорожной линии Кошице - Братислава - Вена с пятифутовой шириной колеи. Готовность к взаимодействию в рамках проекта подтвердили **минтрансы** РФ, Словакии и Австрии. Одновременная координация двух видов ширины колеи также предусмотрена проектом Rail Baltica, который соединит страны Балтии с европейской рельсовой сетью шириной 1435 мм.

При этом наиболее интересные проекты связаны сегодня не столько с сопряжением существующих вариаций, сколько с запросами третьих стран на строительство железных дорог шириной 1520 мм. Так, немногим ранее в РЖД сообщили о строительстве железной дороги с российской шириной колеи с перспективой доставки товаров и грузов в Турцию и далее. Как пояснил первый заместитель гендиректора «РЖД» Александр Мишарин, речь здесь идет о создании участка железной дороги, которая позволит направить часть потока, включая контейнерный, с Транссиба, через Азербайджан, Грузию в Турцию и далее в ЕС. Кроме того, обсуждается возможность строительства маршрута Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар на афганской территории с колеей 1520 мм. В случае одобрения правительством Афганистана и выделения государственных инвестиций этот проект даст возможность грузоотправителям нескольких государств, в том числе России, Узбекистана, Казахстана направить свой груз по путям единого стандарта до Пакистана без перегрузки. По экспертным оценкам, эксплуатация магистрали позволит формировать транзитные потоки до 20 миллионов тонн ежегодно.

Однако стоит признать, что на усилении пропускной способности транзитных коридоров Пространства 1520 может негативно отразиться проблема инфраструктурной недостаточности внутри самой крупной ее составляющей - железных дорог России. Как отметил замначальника департамента по работе с привлеченным парком Новой перевозочной компании Андрей Коровкин, наблюдаемое сегодня снижение скорости доставки грузов и эффективности использования вагонного парка связаны с наличием «узких мест». «В последнее время показатели работы полувагонов ухудшились. Даже на фоне отсутствия активного прироста грузовой базы проблема недостаточной пропускной способности и наличия узких мест на сети продолжает оставаться острым вопросом, - констатирует он. - Несмотря на выполнение в этом году ряда проектов, в том числе на Восточном полигоне, за последние 10 лет протяженность узких мест на сети дорог выросла в 1,5 раза и превысила 8 тысяч километров. И в ближайшем будущем кардинального изменения к лучшему не предвидится. До 2025 года в соответствии с Долгосрочной программой развития РЖД протяженность узких мест может увеличиться еще на тысячу километров. Сейчас надо ставить задачу решения проблемы дефицита пропускной способности железных дорог к 2025 году. На наш взгляд, это значимая и достаточно востребованная задача, которая может и достойна стать национальным проектом на транспорте».

Стать составной частью крупнейшего транспортного проекта федерального уровня и привлечь значительные объемы грузов способен проект строительства новой железной дороги «Северный широтный ход». В 2019 году расходы РЖД на проектно-изыскательские работы для строительства СШХ составят один миллиард рублей, а всего за три года компания планирует потратить на эти цели 100 миллиардов. СШХ

планируется реализовать с привлечением частных инвесторов. «Инвестиции в инфраструктуру привлекательны для инвесторов главным образом потому, что они могут приносить стабильную и предсказуемую прибыль в долгосрочной перспективе», - отметил ранее первый замгендиректора РЖД Вадим Михайлов. По его словам, финансирование развития инфраструктуры за счет частных средств должно играть все более важную роль в будущем. «Уже сейчас мы видим, что инвесторы готовы вкладывать средства в строительство стратегической инфраструктуры, включая железнодорожные проекты. Тем не менее в 2018 году почти 130 миллиардов долларов, которые были выделены инвесторами на инфраструктуру, не нашли объектов для инвестиции, потому что предлагаемые проекты просто не предусматривали подобных схем финансирования», - отметил он.

Сгладить инфраструктурные ограничения на фоне инвестиционного голода призваны новые решения в организации перевозок на Пространстве 1520. Они затрагивают практически все сферы перевозочной деятельности и призваны задействовать все имеющиеся резервы повышения эффективности на основе консолидированных усилий. В области пассажирского сообщения, например, речь идет о необходимости государств синхронизировать национальные законодательства. Как отметил замгендиректора РЖД Дмитрий Пегов: «Общие вопросы на Пространстве 1520 в области международного пассажирского сообщения - это взаимодействие перевозчиков и международных администраций, график движения поездов и продвижение поездов по участкам с таможенным и пограничным контролем, взаимодействие в пути следования, чтобы поездки были безопасными и комфортными. Один из основных и значимых вопросов - это обновление парка подвижного состава колеи 1520 и предоставление сопоставимых услуг, единых стандартов и сервисов для пассажиров». При этом создание совместных предприятий является ключевым форматом сотрудничества на Пространстве 1520, считает Пегов.

В сфере грузовых перевозок планируется расширение совместного использования информационных технологий при интермодальных перевозках из портов Китая, Южной Кореи и Японии по территории РФ, Белоруссии и Казахстана, в адрес стран Европы, а также в Монголию. Новая информационная технология, разработанная РЖД, содержит спецификации по обработке операций участников перевозки в своих информационных системах, формирующих единую информационную среду по каждой перевозке, анализ тестовых перевозок с использованием этой технологии.

Но, пожалуй, самым обсуждаемым и злободневным на пространстве колеи 1520 является на сегодня решение о переоборудовании российских вагонов подшипниками кассетного типа с 2021 года. И хотя изменения и не ограничивают движение по территории РФ грузовых вагонов других железнодорожных администраций, Казахстан, Грузия, Украина и Узбекистан выступили против. По мнению их представителей, на Пространстве 1520 отсутствует необходимая инфраструктура для перехода на кассетные подшипники, а вся процедура потребует немалых затрат.

Очевидно, что инвесторы стремятся выбирать те проекты, где они видят перспективу роста. Их задача - снизить долгосрочные риски. А государство, в свою очередь, имеет все инструменты для того, чтобы сформировать пул перспективных проектов и привлекательных схем их финансирования.

Кстати

Изначально ширина российской железнодорожной колеи действительно составляла пять футов, или 1524 мм. В 1970-х годах по рекомендации ВНИИЖТа в Правила технической эксплуатации были внесены изменения о сужении колеи до 1520 мм - для получения оптимального зазора между гребнем колеса и рельсом.

<https://rg.ru/2019/10/28/rossijskuiu-piatifutovuiu-koleiu-rasshariat-na-vostok-i-na-zapad.html>

ТАСС; 2019.10.28; ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЯНСКОМ С 25 ДЕКАБРЯ

Фирменные поезда «Иван Паристый», составленные из двухэтажных вагонов, начнут курсировать между Брянском и Москвой с 25 декабря 2019 года. В каждом из поездов есть вагон, оборудованный подъемником для инвалидной коляски, сообщила в понедельник пресс-служба «Федеральной пассажирской компании» (ФПК).

«Составы будут сформированы из современных вагонов трех типов: СВ, купе и с местами для сидения. В каждом составе также будет работать вагон-ресторан <...> Каждый двухэтажный поезд адаптирован для людей с ограниченными физическими возможностями. В составе есть вагон со специальным купе увеличенной площади, подъемным устройством для инвалидной коляски и другие необходимые для комфортной поездки приспособления, информация продублирована шрифтом Брайля», - говорится на официальном сайте ФПК.

По данным пресс-службы, введение двухэтажных вагонов позволит увеличить объем пассажирских перевозок по направлению Москва-Брянск без назначения дополнительных поездов. Так, в новом купейном вагоне есть 64 спальных места, тогда как в одноэтажном - 36, в вагон СВ - 30 мест вместо 18. Двухэтажные вагоны оборудованы системами кондиционирования воздуха и отопления, биотуалетами, которыми можно пользоваться во время стоянок, предусмотрены розетки для зарядки мобильных устройств.

Ожидается, что время в пути с Киевского вокзала Москвы до Брянска составит около четырех часов, предусмотрены промежуточные остановки на станциях Калуга и Сухиничи, добавили в пресс-службе.

Сейчас двухэтажные поезда курсируют по 10 маршрутам: из Москвы в Санкт-Петербург, Адлер, Казань, Воронеж, Самару, Кисловодск, Ижевск и Анапу, а также из Санкт-Петербурга в Адлер и из Ростова-на-Дону в Адлер. В декабре двухэтажные поезда также появятся на маршрутах Москва-Петрозаводск и Москва-Пенза.

<https://tass.ru/ekonomika/7054071>

ТАСС; 2019.10.28; ЭКСПОРТ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА В ЕВРОПУ МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 39% БЛАГОДАРЯ СКИДКЕ РЖД

Власти Кузбасса прогнозируют возможный рост объемов экспорта угля из региона в страны Европы не менее чем на 39% за IV квартал текущего года благодаря введенной **Российскими железными дорогами (РЖД)** скидке на отгрузку угля в направлении припортовых станций Северо-Западной железной дороги, которая будет действовать до конца года. Об этом сообщили в департаменте угольной промышленности Кузбасса в ответ на запрос ТАСС.

«От введения скидки 7,41% ожидается, что отгрузка угля [из Кузбасса] в IV квартале 2019 года в Северо-Западном направлении может увеличиться на 39% относительно аналогичного периода прошлого года. Данная мера положительно скажется на реализации добытого угольными компаниями энергетического угля. Улучшение ситуации с реализацией угля в Северо-Западном направлении стабилизирует экономику предприятий и поддержит присутствие Кузбасса на европейских рынках», - говорится в тексте ответа на запрос.

«**Российские железные дороги**» (РЖД) установили понижающий коэффициент 0,9259 (скидка 7,41%) к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог с 1 октября по 31 декабря 2019 года. Скидка предоставляется под гарантии объемов перевозок. С июля аналогичная скидка была введена РЖД на перевозку энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской железной дороги, чтобы таким образом простимулировать угольщиков

и переключить часть перевозок с перегруженного восточного направления в сторону портов юга России, где имелись резервы пропускной способности.

По данным регионального департамента угольной промышленности, не менее 18 крупных угольных компаний, работающих в регионе, уже подтвердили свою готовность воспользоваться скидкой РЖД на вывоз энергетического угля в направлении портов Северо-Запада. В их числе «СУЭК-Кузбасс», «Мечел», УК «Кузбассразрезуголь», УК «Сибантрацит», «Кузбасская топливная компания», «ТалТэк», «СДС-Уголь», «Стройсервис» и другие. Объем их поставок в настоящий момент корректируется. Сами угольные компании не смогли прокомментировать ТАСС планы по экспорту угля в Северо-Западном направлении, сославшись на то, что данная информация является коммерческой.

Власти Кузбасса, где добывается 60% всего российского угля, в текущем году неоднократно обращались к руководству РЖД с предложением и установить скидки на железнодорожные тарифы в наиболее востребованных направлениях. В связи с падением цен на уголь и низкой пропускной способностью железнодорожного транспорта в восточном направлении некоторые угольные предприятия Кузбасса летом текущего года временно приостановили угледобычу и сообщили о сокращении годовых планов по добыче. Около 2 тыс. шахтеров направлены во внеплановые отпуска.

<https://tass.ru/sibir-news/7051637>

ТАСС; 2019.10.28; "ИВОЛГИ" ПЕРЕВЕЗЛИ БОЛЕЕ 1 МЛН ПАССАЖИРОВ НА УЧАСТКЕ МОСКВА-УСОВО

Современными поездами "Иволга" на участке Москва-Усово Белорусского направления Московской железной дороги (МЖД, филиал ОАО "РЖД") с момента открытия тактового движения в октябре 2018 года воспользовались более 1 млн пассажиров, следует из сообщения РЖД.

Ежедневно между Белорусским вокзалом и станцией Усово "Иволги" выполняют 38 рейсов, останавливаясь в пути на станциях Фили, Рабочий поселок, Ромашково, Раздоры, Барвиха и Ильинское.

Запуск тактового движения стал возможен благодаря комплексному развитию железнодорожной инфраструктуры Белорусского направления в рамках инвестпрограммы ОАО "РЖД" "Организация движения ускоренных электропоездов Москва - Усово" при поддержке правительства Москвы.

<https://tass.ru/ekonomika/7053592>

RNS; 2019.10.28; СК ЗАВЕЛ ДЕЛО О ВЗЯТКЕ НА ЗАМНАЧАЛЬНИКА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Приволжский Следственный комитет на транспорте возбудил уголовное дело в отношении замначальника филиала РЖД Дмитрия Атякина, подозреваемого в получении взятки в 1,2 млн руб., сообщила пресс-служба СК.

«Приволжским следственным управлением на транспорте СК России возбуждено уголовное дело в отношении первого заместителя начальника Куйбышевской железной дороги Дмитрия Атякина и двух его подельников. Действия подозреваемых в зависимости от роли каждого квалифицированы по признакам преступлений, предусмотренных ч. 6 ст. 290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере) и ч. 4 ст. 291.1 УК РФ (посредничество во взяточничестве, совершенное в особо крупном размере)», — говорится в сообщении.

По версии СК, в октябре 2019 года фигуранты дела организовали схему по получению взятки в 1,2 млн руб. от транспортной компании за перевозку ее продукции по подъездным железнодорожным путям РЖД.

Отмечается, что преступление было выявлено по итогам проведения оперативно-розыскных мероприятий сотрудниками УФСБ России по Самарской области.

Сейчас следствие решает вопрос об избрании меры пресечения для подозреваемых.

<https://rns.online/transport/SK-zavel-delo-o-vzyatke-na-zamnachalnika-Kuibishevskoi-zheleznoi-dorogi--2019-10-28/>

ТАСС; 2019.10.28; МЕДВЕДЕВ: ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ СУДОВ ДОЛЖЕН УВЕЛИЧИТЬСЯ В 10 РАЗ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** рассчитывает на увеличение выпуска гражданских судов в разы в ближайшие годы.

«Я подписал стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года», сообщил председатель правительства на совещании с заместителями. По его словам, «основная цель - увеличить долю российских кораблей на мировом рынке судостроения, особенно в гражданском секторе».

«Согласно стратегии, до 2035 года объемы экспортных поставок должны вырасти почти в 10 раз - до 25 млрд рублей, но это не должно происходить в ущерб внутреннему рынку», - сказал глава кабинета министров. Он напомнил, что в прошлом году на воду было спущено 32 гражданских судна.

«Общий объем выпуска продукции гражданского судостроения должен увеличиться почти в семь раз», - указал **Медведев**. Премьер-министр отметил, что в РФ «действует большая государственная программа по строительству атомных ледоколов, газозовов, рыболовецких судов, финансирование идет по линии институтов развития и за счет других источников».

«Сейчас наш основной экспортный потенциал сосредоточен в военном кораблестроении, мы практически одна из немногих стран, которая предлагает почти всю линейку образцов вооружений, а что касается гражданской продукции, то ситуация хуже», - констатировал **Медведев**. Он уверен: «Нам нужно наращивать поставки судов и морской техники на мировой рынок и, конечно, свои приоритеты закрывать». «В стратегии определяются составляющие этого процесса: это инновационное обновление отрасли, максимальная локализация производства в России», - подчеркнул председатель правительства.

Он рассчитывает, что документ будет «правильным образом» исполняться и приведет к намеченным целям.

<https://tass.ru/ekonomika/7053822>

На ту же тему:

<https://iz.ru/937150/2019-10-28/medvedev-podpisal-strategiiu-razvitiia-sudostroeniia-do-2035-goda>

ТАСС; 2019.10.28; НОВОЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ СУДНО "КАМЧАТКА-2" ПРИБЫЛО В ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

Второе новое судно для перевозки пассажиров и грузов доставлено на Камчатку из Приморского края. Об этом в понедельник сообщает пресс-служба правительства региона. На прошлой неделе власти Камчатского края сообщали о том, что строительство двух судов для региона завершено. Первое судно "Камчатка" в середине октября было доставлено в село Тиличики Олюторского района на Камчатке, в этом году оно начинает выполнять рейсы по маршруту Тиличики - Корф (село в Олюторском районе). "Камчатка-2" следовала в Петропавловск-Камчатский на борту сухогруза "Николай Ахромеев". Оба судна строились в Приморском крае по заказу Камчатки, общая стоимость строительства составила 140 млн рублей из бюджета региона.

"Это второе судно проекта ПР20170Б "Камчатка", доставленное на полуостров с начала года. Строительство барж этой серии велось под непрерывным контролем правительства Камчатского края", - приводят слова заместителя председателя правительства края

Юрия Зубаря. "Камчатка-2" начнет работу на переправах Пенжинского района (север региона) в навигацию 2020 года.

Работа по обновлению флота в Камчатском крае началась по поручению губернатора региона Владимира Илюхина несколько лет назад. Судно "Камчатка-2" стало уже третьим, построенным для нужд жителей полуострова за это время. При этом на верфях Приморского края продолжается строительство еще трех судов для региона.

Суда "Камчатка" и "Камчатка-2" имеют по два двигателя мощностью по 300 лошадиных сил. С их помощью увеличивается максимальная скорость движения до 10 узлов. Благодаря размеру палубы на ней можно перевозить легковые и грузовые автомобили, а также грузы длиной до 24 м. Каждое судно может вместить 40 т груза и 25 пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7051522>

ТАСС; 2019.10.28; ВЛАСТИ ЯМАЛА ОТЛОЖИЛИ ЗАКРЫТИЕ ЕДИНСТВЕННОЙ ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ ОБЬ

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа отложили закрытие единственной паромной переправы через реку Обь, действующей между городами Салехард и Лабытнанги. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе регионального департамента транспорта и дорожного хозяйства в понедельник. В пятницу сообщалось, что переправа будет закрыта до следующей навигации в ночь на 28 октября.

"Переправа пока работает. Ее закрытие будет зависеть от погодных условий и ледовой обстановки", - сказали в пресс-службе, отметив, что в данный момент на линии работают пять паромов в штатном режиме.

По данным синоптиков, в понедельник в Салехарде ожидается до минус 18 градусов, ветер до 6 м/с. В городе Лабытнанги ожидается солнечная погода, температура воздуха составит минус 16 градусов, ветер 3-6 м/с.

Летом из Салехарда в Лабытнанги и обратно можно добраться на пароме, зимой - по ледовой переправе (зимнику), а в межсезонье - с помощью вездеходов на воздушной подушке и вертолетов.

В прошлом году паромная переправа через Обь закрылась 6 ноября. Движение паромов обычно возобновляется в конце мая.

<https://tass.ru/ural-news/7051712>

ТАСС; 2019.10.28; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПО АМУРУ

Пассажирская навигация на Амуре завершилась в Хабаровском крае. С отдаленными территориями региона, где нет транспортной альтернативы, наладят авиасообщение, сообщила в понедельник пресс-служба правительства Хабаровского края.

"С завершением пассажирской навигации по реке Амур с отдаленными территориями края, не имеющими альтернативного транспортного сообщения, будет налажено авиасообщение", - сообщила пресс-служба, сославшись на информацию Министерства транспорта и дорожного хозяйства края

Так, с 4 ноября возобновляются авиарейсы по маршрутам между Хабаровском и Чегдомыном, а также по направлению Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре - Богородское - Хабаровск. Полеты будут выполняться до Чегдомына по вторникам и четвергам, до Богородского по понедельникам. В зависимости от тарифа стоимость полета до Чегдомына составит от 3500 до 5525 рублей, до Богородского от 3206 до 6412 рублей.

С 6 ноября на период осенней распутицы до момента обустройства и открытия официальных ледовых переправ регулярные пассажирские авиарейсы по маршруту Хабаровск - Новокуровка - Победа возобновит авиакомпания "UTair - Вертолетные услуги". Полеты вертолетом Ми-8 будут осуществляться по понедельникам и средам, тариф до Новокуровки составит 1276 рублей, до Победы - 1915 рублей.

"Несмотря на то, что навигация закрыта, возникла необходимость в дополнительной работе пунктов пропуска через государственную границу РФ "Хабаровск" и "Покровка". Срок закрытия перенесен на 31 октября", - уточняет пресс-служба.

Всего на поддержку компаний "Амурские пассажирские перевозки" и "Компасс", которые оказывают речные транспортные услуги населению, из краевого бюджета было выделено более 126 млн рублей субсидий. В регионе более 10 речных маршрутов включены в перечень субсидируемых как социально значимые.

Во время сезона перевозок по реке Амур, который продлился с 27 апреля по 27 октября, из-за сложной гидрологической обстановки временно приостанавливалась работа речных пассажирских маршрутов, менялось расписание и места бункеровки судов.

<https://tass.ru/ekonomika/7051791>

ТАСС; 2019.10.28; ДОЛГ ПО ЗАРПЛАТЕ В МУРМАНСКОМ ПАРОХОДСТВЕ ПРЕВЫСИЛ 91 МЛН РУБЛЕЙ

Мурманское морское пароходство (ММП) задолжало сотрудникам свыше 91 млн рублей. Об этом сообщает в понедельник Российский профсоюз моряков на своем сайте.

«Пароходство должно своим работникам 91,2 млн рублей. Это самый крупный долг по заработной плате в Мурманской области по состоянию на 10 октября 2019 года», - сообщает профсоюз.

В сообщении профсоюза со ссылкой на информацию Федеральной службы по труду и занятости приводятся данные, что 514 работников ММП не могут получить причитающиеся им выплаты. Причиной такой крупной задолженности руководство компании называет тяжелое финансовое положение, вызванное совокупностью разных факторов. Это свыше 70 млн рублей задолженности перед налоговыми органами, неисполнение обязательств контрагентами, долги по кредитам перед Сбербанком, в залоге у которого находится практически все имущество пароходства, а также аресты, наложенные на расчетные счета и пароходы компании.

Так, в настоящее время из 11 имеющихся в ММП судов четыре арестованы и находятся в иностранных портах: «Северная земля» - в порту Авилес (Испания), на борту 14 членов экипажа; «Всеволод Белецкий» - в порту Халдия (Индия), на судне 4 моряка; «Заполярье» - в порту Мортиль (Испания), на борту 8 членов экипажа; «Хатанга» - в польской Гдыне с 9 членами экипажа, у троих из которых уже превышен максимальный срок пребывания на судне. «Как предполагается, следующий шаг должно сделать областное правительство: вместе с уполномоченным представителем ММП, а также другими заинтересованными сторонами в лице основных кредиторов и службы судебных приставов, оно должно разработать антикризисный план. В свою очередь Роструду вместе с **Росморречфлотом** рекомендовано держать ситуацию на особом контроле», - сообщает профсоюз.

В 2018 году бывший руководитель пароходства за невыплату зарплат был привлечен к уголовной ответственности по ч. 2 ст. 145.1 УК РФ и оштрафован в виде штрафа в размере 200 тыс. рублей. В настоящее время расследуется уголовное дело по ч. 1 ст. 145.1 УК РФ в отношении еще одного директора ММП. Член совета директоров Николай Куликов задержан Северо-Западным следственным управлением на транспорте СК РФ. Он подозревается в злоупотреблении полномочиями (ч. 2 ст. 201 УК РФ) и выведении со счетов ММП свыше 500 млн рублей. По сообщению профсоюза со ссылкой на данные мурманских властей, в настоящее время ведутся переговоры по продаже ММП иностранной компании.

Профсоюз называет тревожной ситуацию с архангельским Северным морским пароходством, у которого тот же собственник, что у Мурманского. «Здесь тоже ситуация непростая. Хотя задолженности по зарплате перед моряками пока нет, но сопутствующие ей нарушения в части соблюдения законодательства о режиме труда и отдыха, несвоевременной репатриации и им подобные в последнее время стали обычным делом», -

сообщает профсоюз. Комментариями представителей пароходств ТАСС пока не располагает.

<https://tass.ru/ekonomika/7054470>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.29; ОДИН ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ – «РОССИЯ» ОСТАВЛЯЕТ СВОИ ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ ВО «ВНУКОВО»; ПЕРЕХОДА В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕ ХОЧЕТ ЕЕ ПАРТНЕР, ТУРОПЕРАТОР «БИБЛИО-ГЛОБУС»

Авиакомпания «Россия» («дочка» «Аэрофлота») не перевела с началом зимнего сезона (с 27 октября) туристические рейсы, как планировалось, из аэропорта «Внуково» в аэропорт «Шереметьево», рассказали «Ведомостям» сотрудники обоих аэропортов. «Россия» – третья авиакомпания страны по пассажироперевозке после самого «Аэрофлота» и S7 Airlines, в январе – сентябре ее услугами воспользовалось 9,4 млн пассажиров. В парке «России», по данным Росавиации, 62 самолета.

Примерно половина лайнеров «России» летают по маршрутной сети из «Пулково», для которого авиакомпания остается единственным базовым перевозчиком. В Москве «Россия» с 2016 г. базировалась во «Внуково», но с октября 2018 г. перевела половину московского флота, 15 лайнеров, в «Шереметьево», а вторую половину планировала перевести туда же в конце октября этого года, рассказывали сотрудники обоих аэропортов. Переход гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев объяснял тем, что полеты из «Шереметьево» позволят «России» делать стыковки с рейсами самого «Аэрофлота».

Тем не менее во «Внуково» продолжили базироваться 15 самолетов перевозчика, в том числе все девять судов Boeing 747 – это самые вместительные пассажирские лайнеры, имеющиеся у российских авиакомпаний, «Россия» их единственный эксплуатант в стране, говорят сотрудник одного из аэропортов и человек, близкий к группе «Аэрофлот».

«Россия» передаст «Победе» и «Аэрофлоту» семь самолетов Boeing 737-800

По сути, во «Внуково» остались только московские туристические рейсы (11 направлений, в том числе Бангкок, Пхукет, Дубай, Гоа, Эйлат, как сообщает сайт «России») и рейс Москва – Санкт-Петербург, продолжают собеседники «Ведомостей». Часть рейсов «Россия» выполняет по код-шеринговому соглашению с «Аэрофлотом», который и продает билеты на них. А полеты по популярным туристическим направлениям «Россия» выполняет под собственными кодами по заказу крупнейшего туроператора в стране – «Библио-глобуса», последний выкупает эти емкости и перепродает их.

Именно «Библио-глобус» не хочет переводить эти рейсы в «Шереметьево», так как его больше устраивает существующая ситуация с рейсами из «Внуково», говорят сотрудник московского аэропорта и человек, близкий к группе «Аэрофлот». Один из собеседников утверждает, что «Внуково» предлагает более дешевое аэропортовое обслуживание, а на «Библио-глобус» как заказчика рейсов ложатся все расходы авиакомпании.

Представители «Шереметьево», «России» и «Библио-глобуса» на запросы в понедельник не ответили.

Представитель «Внуково» говорит, что в январе – сентябре «Россия» перевезла во «Внуково» 2,5 млн из 18,5 млн пассажиров аэропорта. Несмотря на частичный увод самолетов, «Россия» остается третьим крупнейшим перевозчиком аэропорта (после «Победы» из той же группы «Аэрофлота» и Utair). «Мы исходим из того, что в летнем сезоне 2020 г. (стартует в конце марта) «Россия» полностью перебазирована в «Шереметьево», – продолжает представитель «Внуково».

Полный переход авиакомпании обсуждается, но далеко не факт, что он состоится уже в марте 2020 г., вполне возможно, это произойдет позже, говорят сотрудники обоих

аэропортов и человек, близкий к группе «Аэрофлот». Два собеседника уточняют, что многое будет зависеть от «Библио-глобуса».

В 2018 г. с открытием нового терминала В «Шереметьево» и снижением пассажиропотока «Домодедово» (в предыдущие годы оба аэропорта были перегружены) переходы авиакомпаний между московскими аэропортами стали важным фактором роста или снижения трафика. «Россия» начала переходить из «Внуково» в «Шереметьево», во «Внуково» из «Домодедово» перешли крупная чартерная авиакомпания Azur Air и один из крупнейших иностранных перевозчиков в Россию – Uzbekistan Airways. В «Домодедово» из «Шереметьево» перешла казахская Air Astana. Было множество переходов менее значимых авиакомпаний. Многие меняют аэропорт, потому что конкурирующий предлагает скидки на обслуживание, иногда доходящие до демпинга, рассказывали сотрудники двух аэропортов.

«Аэропорт [«Шереметьево»] рассчитывает на полный переход «России», существуют договоренности, аэропорт строит для нее ангар, она может стать важным фактором роста пассажиропотока в 2020 г.», – признает человек, близкий к «Шереметьево».

Появление новой авиакомпании, особенно крупной, очень выгодно аэропорту: его постоянные расходы на оказание аэропортовых услуг остаются практически неизменными, а доходы возрастают даже при предоставлении скидок, объясняет топ-менеджер российского аэропорта.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/28/814924-krupneishih-perevozchikov>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.10.28; ДРОНЫ НЕ ДОЛЕТЕЛИ ДО РАЗРЕШЕНИЙ; ПОЧЕМУ ВЛАДЕЛЬЦЫ НЕ СПЕШАТ РЕГИСТРИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

Большинство владельцев дронов в России могут оказаться вне закона — с 28 октября все беспилотники в стране весом от 250 г должны встать на учет. Тем, кто свой дрон не зарегистрировал, грозят штрафы. Под новые критерии попадают многие аппараты для съемок, которые россияне покупают как игрушку для детей. В конце сентября, когда в силу вступили новые правила, Росавиация давала 30 дней на постановку на учет, но, как выясняется, желающих пришло не много. Почему пользователи не спешат регистрировать дронов? Разбирался Николай Долгополов.

95% владельцев дронов в России с 28 октября рискуют получить штрафы. Все дело в новых правилах регистрации, которые вступили в силу 27 сентября этого года. В соответствии с ними владелец должен зарегистрировать свой беспилотник в Росавиации. На это дается десять дней с момента покупки. А на регистрацию дронов, которые уже находятся в собственности, отводится месяц. Однако большинство владельцев регистрировать аппараты не спешат, говорит пилот дрона Евгений Селезнев: «У меня несколько аппаратов, но я их не регистрировал, потому что процедура очень неудобная: нужно писать на почту, ждать ответа, фотографировать дрон со всех сторон, распечатывать снимки в цветном виде. Есть опасения, что за разрешение на полеты выпишут штраф, потому что мой беспилотник летает каждый день. Процедура получения разрешения занимает гораздо больше времени, чем сама регистрация, а без него все это просто формальность».

Пользователи беспилотников рассказывают, что для получения разрешения на взлет в заявке требуется указать время полета и маршрут. В Москве на согласование для компаний уходит полтора месяца, физлицам получить разрешение почти нереально. Бизнес, который использует дроны в своей деятельности, часто не может позволить себе тратить столько времени на оформление, рассказал «Ъ FM» продюсер видеопродакшена Grizzly Михаил Мартынюк: «Система разработана плохо, поэтому мы не оформляли никакие документы. Если бы дроны просто регистрировали, и они спокойно бы летали тогда, когда мы бы хотели, мы бы поддержали эту идею. Выявлять, кому принадлежит дрон, нужно, только когда произошло какое-то ЧП».

При нарушении порядка регистрации или полетов физическим лицам грозит штраф до 50 тыс. руб., компаниям — до 500 тыс. Участники рынка жалуются на чрезмерно жесткие ограничения. Впрочем, правительство может и смягчить правила использования беспилотников, и для полетов на низких высотах разрешение не потребуется, полагает гендиректор ассоциации пользователей и разработчиков беспилотных авиационных систем «Аэронет» Глеб Бабинцев: «Мы ожидаем, что в ближайшие дни появится согласованные в Минюсте изменения в федеральные правила использования воздушного пространства: можно будет летать на высоте до 150 м в пределах видимости, кроме зон с ограничениями и не ближе 5 км до аэропортов. Это будет достаточно разумное изменение, которое позволит нормально жить и летать авиамоделистам и многим любителям».

По оценкам «Аэронет», в России сейчас насчитывается порядка 50 тыс. дронов, из них зарегистрированы только 5%. Есть и другие цифры: в Госдуме, которая работает над поправками о праве силовиков сбивать дроны-нарушители, сообщили, что только за прошлый год в России организации и частные лица приобрели примерно 160 тыс. беспилотников.

В любом случае процент легальных аппаратов минимален, и если жесткие правила и заявленные сроки регистрации не изменятся, это может стать существенным препятствием в развитии отрасли, которую усиленными темпами развивает весь мир. В **Минтрансе** отметили, что легкие дроны до 30 кг могут летать не выше 150 м в поле зрения оператора. В ином случае потребуется разрешение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141020?query=минтранс>

RNS; 2019.10.28; ПУТИН НАГРАДИЛ БОРТПРОВОДНИЦУ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В БУРЯТИИ АН-24

Президент России **Владимир Путин** наградил Медалью Нестерова бортпроводницу Елену Лапуцкую, которая помогла пассажирам выбраться из аварийно севшего в Бурятии Ан-24. Соответствующий указ Владимира **Путина** опубликован на интернет-портале правовой информации.

«За мужество, отвагу и решительность, проявленные при спасении людей в экстремальных условиях, наградить Медалью Нестерова Лапуцкую Елену Викторовну, бортпроводника акционерного общества «Авиакомпания «Ангара», Иркутская область», — говорится в документе.

Эту же награду получил и второй пилот самолета Сергей Сазонов. Бортмеханик Олег Барданов и пилот-инспектор Владимир Коломен награждены Орденом Мужества посмертно.

Борт Ан-24 авиакомпании «Ангара» 27 июня следовал маршрутом Улан-Удэ – Нижнеангарск, но в 10:24 по местному времени самолет совершил аварийную посадку в аэропорту поселка Нижнеангарск. При посадке самолет выкатился со взлетно-посадочной полосы и столкнулся с объектами наземной инфраструктуры. В результате возник пожар. Командир судна и бортмеханик погибли. Все 43 пассажира были своевременно эвакуированы, жертв среди них нет. В связи с катастрофой было возбуждено уголовное дело, расследованием которого займется ГСУ Следственного комитета РФ.

Впоследствии авиакомпания «Ангара» попросила **Минтранс** наградить экипаж выживших членов экипажа Ан-24. Как рассказала телеканалу «360» одна из пассажирок самолета, стюардесса на борту открыла заднюю дверь самолета, что позволило пассажирам выбраться.

<https://rns.online/transport/Putin-nagradil-bortprovodnitsu-avariino-sevshego-v-Buryatii-an-24-2019-10-28/>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.28; В РОССИИ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ СТРОИТЬ ДОМА БЛИЖЕ К АЭРОПОРТАМ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** на совещании 15 октября поручил Роспотребнадзору разработать единые правила оценки уровня шума аэропортов Московского авиационного узла. Председатель правительства предложил брать в расчет эквивалентный (средний за сутки) уровень шума. На выполнение поручения премьер отвел десять дней, сообщил «Интерфакс».

Согласно действующему СанПиНу, уровень шума определяется исходя из максимальных значений. Уровень шума влияет на определение границ приаэродромных территорий (ПАТ). С 2017 года ПАТ разделили на семь подзон, строительство в которых регламентируется в зависимости от близости к аэропорту. В самой большой подзоне — седьмой — и действуют ограничения по уровню шума от самолетов. Строить дома в такой зоне можно по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями.

Роспотребнадзор поручение главы правительства выполнил и 24 октября опубликовал проект приказа об оценке авиационного шума. В документе на портале проектов нормативных актов говорится, что оценка должна производиться только по эквивалентному уровню. Инициатива вынесена на общественное обсуждение до 30 октября.

Как пишут «Ведомости», в случае принятия нового критерия оценки уровня шума ПАТ московских аэропортов заметно сократятся. В частности, ПАТ Шереметьево снизится с 160 тыс. до 45 тыс. га. У Внуково территория сократится с 184 тыс. до 61 тыс., у Домодедово — с 298 тыс. почти до 50 тыс. га.

Ранее рассчитывать размеры седьмой подзоны исходя из эквивалентного уровня шума предложил **Минтранс**. Ведомство также считает нужным отложить на пять лет определение границы седьмой подзоны у аэропортов. Против инициативы министерства выступила Международная ассоциация аэропортов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4140872?query=минтранс>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.10.28; ЭКСПЕРТЫ УСОМНИЛИСЬ В ИНТЕРЕСЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ К ЗЕМЛЯМ РЯДОМ С АЭРОПОРТАМИ

Возможное сокращение приаэродромных территорий вряд ли приведет к тому, что столичные застройщики жилья захотят строить в таких локациях, считают опрошенные РИА Недвижимость эксперты.

В понедельник газета «Ведомости» сообщила о том, что премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил Роспотребнадзору оценивать шум от аэропортов по эквивалентному, а не по максимальному уровню. Это распоряжение, согласно статье, может повлечь за собой сокращение приаэродромных территорий и их активную застройку.

Руководитель юридического департамента компании «Миэль-Новостройки» Антонина Друева считает, что даже если представленные изменения и будут утверждены, данный земельный фонд вряд ли станет инвестиционно привлекательным, потому что ограничения строительства многоквартирных домов связаны не только с превышением уровня шума, но и с другими факторами.

Например, на указанной территории не допускается строительство, если это повлечет неблагоприятные последствия для безопасности полетов. В частности, объекты недвижимости не должны создавать помехи в работе наземных объектов связи и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи. Не допускается строительство объектов недвижимости для постоянного проживания населения, если наблюдается превышение уровня шумового, электромагнитного воздействия, концентрации загрязняющих веществ, отметила она.

«Изменение методики расчета максимально допустимого уровня шума не изменяет других показателей, без соблюдения которых строительство многоквартирных домов не допускается», - сказала Друева.

Территории у аэропортов имеют особенный режим использования со сложной системой инженерных коммуникаций, касающихся безопасности воздушной гавани, в связи с этим проекты рядом с аэропортами никогда не входили в список комплексов с лучшими продажами, прокомментировала управляющий партнер компании «Метриум» Мария Литинецкая. Она считает, что возможные новые правила, с одной стороны, могут повысить ликвидность площадок рядом с аэропортами, но с другой стороны, возникает вопрос целесообразности строительства в таких зонах.

«Интерес девелоперов вероятен только в отношении земель вокруг аэропорта Внуково, у которого через три года появится станция метро, позволяющая нивелировать негативное соседство», - рассказала Литинецкая.

Генеральный директор компании «Азбука жилья» Владимир Каширцев считает, что востребованными могут стать территории как у Внуково, так и у Шереметьево, тогда как зона аэропорта Домодедово менее интересна для жилой застройки в связи с удаленностью от МКАД и сложившейся конъюнктурой рынка.

«Несмотря на потенциальный шум от самолетов, есть много примеров реализации жилых проектов вблизи аэропортовых зон. В зоне менее одного километра от аэропорта Внуково компанией «Самолет» уже реализованы ЖК «Внуково 2016» и «Внуково 2017». На расстоянии менее двух километров от аэропорта сейчас реализуется ЖК «Солнцево-Парк» от ПИК», - отметил Каширцев. К Шереметьево тоже подбираются новостройки, например, в полутора километрах по прямой от территории аэропорта идет строительство ЖК «Рафинад» от компании «Сити XXI век», напомнил он.

Таким образом, по его словам, приаэропортовые зоны являются ресурсом для развития крупных проектов, однако застройщикам необходимо учитывать шумовое загрязнение и экологические вопросы при планировании работы в данных зонах, что позволит повысить лояльность потенциальных покупателей.

В августе в Москве застройщик жилого комплекса «Филатов луг» (расположен рядом с аэропортом Внуково) ГК «Инград» подал в суд на **Росавиацию**, которая в 2017 году выдала согласительное разрешение на строительство ЖК, однако спустя 2 года аннулировала свое заключение. Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск компании о признании недействительным решения межрегионального территориального управления **Росавиации** об аннулировании согласования строительства жилого комплекса.

<https://realty.ria.ru/20191028/1560309789.html>

ТАСС; 2019.10.28; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИЛА ВЫПОЛНЕНИЕ РАНЕЕ ОТМЕНЕННЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ ИРКУТСКА В МОСКВУ

Авиакомпания «Победа» в понедельник возобновила выполнение рейсов по маршруту Иркутск - Москва - Иркутск, которое прекращала в марте, сообщила пресс-служба иркутского аэропорта.

Пресс-служба авиакомпании объясняла прекращение полетов из Иркутска в Москву тем, что иркутский аэропорт не выполнял требования перевозчика. Речь идет о соблюдении политики No touch policy, запрещающей касаться самолетов наземной техникой, необходимости сокращения времени наземного обслуживания с 50 до 30 минут, а также пересмотре стоимости обслуживания. Пресс-служба аэропорта в ответ заявляла, что от авиакомпании не поступало никаких претензий по поводу обслуживания самолетов, а в случае появления каких-либо условий со стороны перевозчика руководство аэропорта было готово их обсудить.

«Полеты по маршруту Внуково - Иркутск - Внуково начала авиакомпания «Победа». <...> Полеты будут выполнять ежедневно. Первый рейс прибыл в понедельник, 28 октября. «Боинг» 737-800 приземлился в аэропорту Иркутска в 06:50 (01:50 мск). Полтора часа на обслуживание, и самолет вылетел в Москву в 08:30 (03:30 мск)», - говорится в сообщении. Отмечается, что московское направление является самым популярным у пассажиров иркутского аэропорта. Рейсы в Москву выполняют еще три авиакомпании.

<https://tass.ru/sibir-news/7052866>

ТАСС; 2019.10.28; НОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ОАЭ, КИТАЙ И ИНДИЮ ЗАПУСТЯТ ИЗ ОМСКА В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ

Аэропорт Омск-Центральный представил в понедельник три новых чартерных направления, которые будут выполняться по зимнему расписанию, - в Дубай (ОАЭ), Хайкоу (Китай) и Гоа (Индию).

"Помимо привычных для омичей направлений в Пхукет и Утапао (Таиланд), Камрань (Вьетнам), в зимнем расписании появились рейсы в Дубай (ОАЭ), выполняемые авиакомпаниями "Азур эйр" и "Роял Флайт", в Хайкоу (остров Хайнань, Китай), куда доставлять пассажиров с начала января будет авиакомпания "Уральские авиалинии", а также на Гоа (Индия)", - сообщается на сайте аэропорта.

Согласно зимнему расписанию, которое действует с 27 октября 2019 года по 28 марта 2020 года, первый рейс в Дубай отправится 2 ноября, в Гоа - 5 ноября. Прямое авиасообщение с Хайкоу откроется 2 января 2020 года. В пресс-службе аэропорта отметили, что регулярное международное сообщение из Омска представлено рейсом в Нур-Султан (Казахстан), который выполняется пять раз в неделю.

Внутрироссийское направление в зимнем расписании представлено Москвой, Санкт-Петербургом, Новым Уренгоем, Салехардом, Ханты-Мансийском, Сургутом, Красноярском, Екатеринбургом, Казанью и Самарой. Несмотря на окончание летнего сезона, сохранились рейсы из Омска в Сочи, Краснодар и Ростов-на-Дону.

Пассажиропоток омского аэропорта составил в 2018 году 1,1 млн человек. По данным правительства региона, ожидается, что к концу 2019 года он увеличится до 1,4 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/7053320>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.28; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПРИНЯЛ НОВЫЙ ТИП САМОЛЕТОВ - EMBRAER 190

Самолеты Embraer 190 будут базироваться в международном аэропорту Хабаровск и выполнять рейсы между городами Дальнего Востока, ранее этот тип судов здесь не эксплуатировался, сообщает пресс-служба аэропорта в понедельник.

Отмечается, что готовность воздушной гавани к приему Embraer 190 согласовано **Росавиацией** и утверждено Дальневосточным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта **Росавиации**. Соответствующие изменения были внесены в свидетельство аэродрома Хабаровск (Новый).

«В аэропорту Хабаровск в конце минувшей недели впервые приняли среднемагистральный узкофюзеляжный самолет Embraer 190. Новый тип регионального воздушного судна теперь будет базироваться в аэропорту Хабаровска», - говорится в сообщении.

Отмечается, что два Embraer 190 с компоновкой салона 110 кресел начинают полеты из Хабаровска по пяти новым направлениям, которые открывает в зимний период авиакомпания Nordwind. Самолеты будут ежедневно летать во Владивосток, четыре раза в неделю в Южно-Сахалинск и Петропавловск-Камчатский, три раза в неделю в Магадан и два раза в неделю в Иркутск. Самолеты принадлежат авиакомпании Pegas Fly, с которой у

Nordwind заключено соглашение о совместной коммерческой эксплуатации авиарейса. Для Nordwind Хабаровск стал якорным аэропортом на Дальнем Востоке.

Уточняется, что Embraer 190 может осуществлять перелеты дальностью 3-4 тысячи километров при максимальной скорости 890 километров в час. Воздушное судно разработано бразильским авиационным конгломератом Embraer, претендующим на третье место в мире по производству самолетов.

АО «Хабаровский аэропорт» - главный оператор по наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск. Международный аэропорт Хабаровск - крупный аэропорт Дальневосточного федерального округа РФ, ежегодно обслуживающий более 2 миллионов пассажиров.

<https://ria.ru/20191028/1560282103.html>

ТАСС; 2019.10.29; ПУЛКОВО НАМЕРЕН КОНКУРИРОВАТЬ С АЭРОПОРТАМИ ЕВРОПЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ

Петербургский аэропорт Пулково намерен конкурировать с аэропортами Европы при обслуживании дальнемагистральных транзитных рейсов из стран Азии, Ближнего Востока и Северной Америки в случае получения им «пятой свободы воздуха». Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе компании-оператора аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС).

«Идут переговоры по снятию ограничений на полеты иностранных авиакомпаний в аэропорт Пулково по «пятой степени свободы» воздуха. «Пятая свобода» позволит создать привлекательные условия для полетов в Пулково авиакомпаний из стран Средней и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Северной Америки и открыть новые рейсы по дальнемагистральным маршрутам. Сегодня такие авиакомпании используют в качестве транзитной остановки аэропорты Европы, а после введения «пятой свободы» у них появится возможность использовать для этих целей аэропорт Пулково», - сказали в пресс-службе.

В компании отметили, что такие перелеты также будут способствовать развитию перевозок внутри России, так как в случае получения «пятой свободы воздуха» в Пулково будут высаживаться пассажиры, которым не нужно лететь до конечной точки дальнего маршрута, а затем пользоваться внутренними рейсами.

Кроме того, за счет «пятой свободы» в Пулково рассчитывают увеличить число пассажиров по программе «стопвер» - длительным транзитным остановкам, когда авиакомпании позволяют пассажирам провести время ожидания не в аэропорту, а с выездом в город, где люди могут посетить достопримечательности, магазины и остановиться в отелях.

На данный момент Минтранс РФ и ВВСС рассматривают возможность введения в Пулково нескольких степеней «свободы воздуха». Инициативу поддерживает вице-премьер **Максим Акимов**. В частности, «пятая свобода» дает право авиакомпании перевозить пассажиров и грузы из одного иностранного государства в другое при полете в (или из) страну регистрации перевозчика с промежуточной посадкой в Пулково.

Ранее президент казахской авиакомпании Air Astana Питер Фостер сообщал журналистам, что перевозчик рассматривает возможность запуска рейсов из Казахстана в Нью-Йорк через Пулково.

<https://tass.ru/ekonomika/7055796>

ТАСС; 2019.10.28; AIR ASTANA МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА В ПУЛКОВО ПРИ ПЕРЕЛЕТАХ В США

Авиакомпания Air Astana рассматривает возможность запуска рейсов из Казахстана в Нью-Йорк через Пулково. Об этом журналистам сообщил президент авиакомпании Питер

Фостер. Сейчас обсуждается идея введения седьмой свободы степени воздуха в Пулково, которая в перспективе позволит иностранным авиакомпаниям совершать полеты в петербургский аэропорт Пулково (и из него) не из «домашнего» региона.

«Действительно, такие планы [по использованию режима открытого неба в Пулково] у нас имеются. В частности, учитывая последние изменения в политике, касающейся воздушного транспорта, компания рассматривает такие планы в отношении рейса между Казахстаном и Нью-Йорком. Конечно же, здесь дело не только в Пулково, должны быть подписаны определенные международные соглашения между Казахстаном и РФ. Для нас это представляет интерес, такие планы мы рассматриваем», - сказал он.

На данный момент **Минтранс** и компания - оператор Пулково «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) рассматривают возможность введения в Пулково режима седьмой степени «свободы воздуха». Инициативу поддерживает вице-премьер **Максим Акимов**. Эта свобода дает возможность перевозчику выполнять рейсы между двумя зарубежными странами без промежуточной посадки в домашнем регионе.

Ранее источник ТАСС, близкий к **Минтрансу**, сообщал, что перечень маршрутов и иностранных авиакомпаний, которые смогут выполнять рейсы из Пулково в рамках седьмой «свободы воздуха», будет определен в 2019 году. **Замминистра** транспорта РФ **Александр Юрчик** отмечал, что седьмая степень свободы будет вводиться постепенно, конкретных заявок от лоукостеров пока нет.

Пулково может стать первым аэропортом в России, в котором будет реализована седьмая свобода воздуха. Сейчас режим открытого неба действует в аэропорту Владивостока, там введен режим пятой степени свободы, согласно которому аэропорт может беспрепятственно принимать транзитные рейсы зарубежных перевозчиков.

Самолет авиакомпании Air Astana Марина Лысцева/ТАСС

<https://tass.ru/ekonomika/7052253>

ТАСС; 2019.10.28; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ОТЧИТАЛАСЬ О РОСТЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Группа «**Аэрофлот**» в январе — сентябре 2019 года увеличила перевозки пассажиров на 10,6% в годовом выражении — до 46,7 млн человек, авиакомпания «**Аэрофлот**» — на 6,2%, до 28,4 млн человек, сообщил авиаперевозчик.

«За девять месяцев 2019 года Группа «**Аэрофлот**» перевезла 46,7 млн пассажиров, что на 10,6% превышает результат аналогичного периода 2018 года. За этот же период авиакомпания «**Аэрофлот**» перевезла 28,4 млн пассажиров, на 6,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года», — говорится в сообщении.

Пассажиरोоборот группы за отчетный период увеличился на 10,9%, пассажиरोоборот компании — на 5,6%.

В сентябре группа «**Аэрофлот**» увеличила перевозки пассажиров на 5,1% — до 5,7 млн человек, а компания снизила — на 1,3%, до 3,3 млн человек.

В состав группы «**Аэрофлот**» входят авиакомпании «**Аэрофлот**», «Россия», «Аврора» и «Победа».

<https://rns.online/transport/Gruppa-aeroflot-otchitalas-o-roste-perevozok-passazhirov-2019-10-28/>

[Вернуться в оглавление](#)