

Националисты на Украине

захватывают церкви, не дожидаясь одобрения от Константинополя

Страница 05

Александр Сокуров —

о своем спектакле по Бродскому и гибели русского романа

Страница 07

С 1 октября Крымский мост

открыт для движения большегрузных автомобилей

Страница 08

Константин Косачев:

Нынешняя Генассамблея ООН была удачной для России

Страница 06



Российская Газета

Общественно-политическая газета. Выходит с ноября 1990 года. Понедельник, 1 октября 2018. № 218(7681) www.rg.ru

Федеральный выпуск

03
Генеральная прокуратура РФ
запускает новый сетевой сервис

05
Выпускникам
станет сложнее получить золотую медаль

05
МЧС России
примет участие в семи национальных проектах

05
Мощное цунами
и землетрясения в Индонезии унесли жизни сотен человек

05
Сборная России
победила на EuroSkills

08
В Крыму отказываются от курортного сбора

09
Американские инвесторы
готовятся с выгодой купить долговые бумаги России

10
Пребывание интуристов
без виз в нашей стране хотят увеличить до 14 дней

Финансы Проект федерального бюджета на 2019–2021 годы поступил в Государственную Думу

Приход расходов



Яков Миркин, заведующий отделом международных рынков капитала Института мировой экономики и международных отношений РАН

Правительство внесло в Госдуму проект федерального бюджета на ближайшие три года. Первое чтение этого обширного документа пройдет уже в октябре.

Перед проектом федерального бюджета всегда останавливались в растерянности и с почтением. В нем больше четырех тысяч страниц, он — продукт огромного человеческого труда. В нем сотни тысяч решений — кому, сколько и зачем, расписанных с детальностью до двухсот—трех-

Акцент



Не так важно, кому какой процент достанется в бюджете, важнее — способен ли он обеспечить рост экономики

сот рублей. Прямо в бюджете отдельной строкой поименованы даже вузы и отдельные общественные организации.

Но при этом заранее известно, что это бюджет предположений, во многом условный. Экономическая реальность все равно будет другой. Почему? Причина —

высокая зависимость бюджета от мировых цен на нефть и газ, от курса рубля к доллару.

Пример — в бюджет 2018 года закладывалась цена нефти «Уралс» 43,8 доллара за баррель. По отчету минфина за первое полугодие 2018 года она совсем другая, намного приятнее — 68,8

доллара за баррель. Разница почти на 60 процентов. Минфин считал, что в первом полугодии 2018 года доллар будет стоить 64,1 рубля. На самом деле средний курс составил 59,3 рубля. А что в итоге? В первом полугодии 2018 года планировали собрать в федеральный бюджет нефтегазовых доходов на 2,9 триллиона рублей. Но реально пришли 3,9 триллиона, на треть больше. Доходы федерального бюджета в первом полугодии по плану — 7,3 триллиона, по факту — 8,6 триллиона. Думали, что будет дефицит бюджета. А вышел, наоборот, профицит.

Расходы бюджета? Конечно, увеличились, когда появились новые возможности! В первом полугодии 2018 года более чем

Антон Силуанов «завесил» все доходы и расходы. Алексей Кудрин проверит исполнение бюджета.

на 600 миллиардов рублей. Все это приятные изменения!

Но ведь могло быть и по-другому, как это происходило в 2014–2015 годах. Это были годы черной полосы. Все неустойчиво в российской экономике и финансах. Нет ничего более переменного, чем цены на нефть, газ и другое сырье, курс доллара к евро (две мировые резервные валюты). Курс рубля изменился, как улыбка женщины. А доля «нефтегаза» в первом полугодии 2018 года в доходах федерального бюджета — 45,6 процента. Центральный, корневой, базовый доход, без которого жить нельзя.

ОБОРОНА Этой осенью в войска призовут 132 тысячи 500 новобранцев
Армия научит

Юрий Гаврилов

СЕГОДНЯ стартовал осенний призыв в армию, соответствующий Указ Президента опубликован в «Российской газете». В ближайшие три месяца Вооруженные силы пополнят тысячи новобранцев. Ребята ровно год проведут на службе. Об особенностях этой призывной кампании и изменениях в правилах набора и службы солдат-срочников в эксклюзивном интервью корреспонденту «Российской газеты» рассказал начальник Главного организационно-мобилизационного управления Генштаба генерал-лейтенант Евгений Бурдинский.

Евгений Владимирович, в последние годы отчетливо прослеживалась тенденция к сокращению набора солдат-срочников. Сохранится ли она в осеннюю призывную кампанию?

ЕВГЕНИЙ БУРДИНСКИЙ: Масштаб призыва новобранцев определяется потребностью Вооруженных сил, других министерств и ведомств, где законом предусмотрена военная служба. Показатель этот плавающий. Но, как вы верно заметили, количество отправляемых в строй призывников в последние годы действительно имеет тенденцию к сокращению. Многие должности, которые ранее замещали такими военнослужащими, теперь комплектуют контрактниками. Что касается осеннего призыва, то в соответствии с указом президента РФ призыву на военную службу подлежат 132 500 человек.

3

КОШЕЛЕК ЦБ назвал признаки мошеннических операций по картам

Сумма и место имеют значение

Игорь Зубков

БАНК России своим приказом закрепил признаки подозрительных переводов денежных средств, которые банки должны блокировать для последующей проверки. Сам закон об остановке и возврате мошеннических платежей вступил в силу несколькими днями ранее.

Приказ ЦБ содержит всего три пункта, банки вправе дополнять их и развивать исходя из особенностей своей работы и профиля клиентов. Техническая реализация и конкретные параметры антифрод-мониторинга полностью отданы на усмотрение банков.

Во-первых, транзакция приостанавливается, если получателем средств является так называемый дроппер, задача которого в хакерских группировках — вывод и обналичивание похищенных денег. Данные о дропперах, в том числе номера его карт, счетов и телефонов, теперь банки обязаны передавать Банку России, тот ведет межбанковские списки таких злоумышленников.

Во-вторых, основанием для блокировки является использование при платеже устройств, которые ранее были замечены одним из банков в хакерской атаке. Их параметры по итогам каждого инцидента банки обязаны передавать в ту же межбанковскую базу — это IP-адреса, идентификаторы сим-карт (IMSI) и смартфонов (IMEI).

3

ПЛЕБИСЦИТ Референдум в Македонии принял консультативный характер

Президент не пришел на участок

Александр Борисов, «Российская газета», Скопье

В ВОСКРЕСЕНЬЕ граждане Республики Македонии (РМ) в ходе референдума имели возможность выбора между переименованием страны в обмен на гипотетическое членство в ЕС и НАТО или же сохранением собственной национальной идентичности, несмотря на недовольство коллективного Запада и «албанский фактор».

По данным Центральной избирательной комиссии РМ, 1 806 336 македонских граждан с 7.00 до 19.00 на 3480 участках в 80 общинах и столице Скопье имели возможность ответить на вопрос «Поддерживаете ли вы членство в ЕС и НАТО наряду с Договором между Македонией и Грецией?».

При этом за проведение референдума наблюдали 12 тысяч македонских и 500 иностранных наблюдателей. Глава македонского кабинета министров Зоран Заев одним из первых проголосовал в родной для него Струмице, после чего призвал граждан последовать его примеру.

6

ДОКУМЕНТЫ Что изменится в жизни россиян в четвертом квартале этого года

Октябрь. Вступает в силу

ЛЮДЕЙ ПРЕДПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА ВЗЯЛИ НА УЧЕТ

Марина Гусенко

С 1 октября работодатели и службы занятости начнут регулярно предоставлять в Роструд информацию о людях предпенсионного возраста. Первые — о том, сколько таких человек трудятся на их предприятиях. Вторые — как им помогли найти себя на рынке труда, если люди остались без работы.

Это поможет вовремя принять меры, если где-то начнут массово увольнять тех, кому до пенсии осталось пять лет. И оценить работу служб занятости.

Требование собирать такую статистику содержится в письме Федеральной службы по труду и занятости (Роструд) от 25 июля, которое сегодня вступает в силу.

Сведения от работодателей о численности работников организаций, не являющихся пенсионерами, должны будут подаваться в Роструд ежеквартально до 15 числа месяца, следующего за отчетным. Данные служб занятости о мерах по содействию занятости людей предпенсионного возраста будут предоставлять ежемесячно, тоже до 15 числа месяца, следующего за отчетным.

Как пояснили «Российской газете» в Роструде, защите интересов работников старших возрастов сейчас уделяется особое внимание.

В октябре в регионах и муниципалитетах создадут специальные комиссии, которые будут работать с предприятиями, где трудятся люди предпенсионного возраста. Их задача — выявить перспективы этих работников, кто из них может остаться трудиться на предприятиях, кто нет, какие рабочие места для них есть в муниципалитете, районе или регионе.

4



Для людей предпенсионного возраста будут создавать банки вакансий и открывать учебные курсы.

Официальные курсы валют ЦБ России с 29.09.18

Австралийский доллар 47,3499
Азербайджанский манат 38,6623
Армянский драм** 13,5798
Белорусский рубль 31,0930
Болгарский лев 38,9655
Бразильский реал 16,3441

Венгерский форинт*** 23,5379
Вон Республики Корея*** 59,1863
Гонконгский доллар* 83,8358
Датская крона 65,9906
Доллар США 65,9906
Евро 76,2294

Индийская рупия** 90,4106
Казахстанский тенге** 80,3974
Канадский доллар 50,4078
Киргизский сом** 94,8664
Китайский юань* 95,3227
Молдавский лей* 38,8110

Новый туркменский манат 18,7670
Норвежская крона* 80,3974
Польский злотый 17,8522
Румынский лей 16,3372
СДР 91,9613
Сингапурский доллар 47,9884

Таджикский сомони* 69,5921
Турецкая лира 10,9398
Узбекский сумм*** 81,1865
Украинская гривна** 23,2056
Фунт стерлингов 85,7925
Чешская крона* 29,6884

Шведская крона* 74,0167
Швейцарский франк 67,1484
Южноафриканский рэнд* 46,3689
Японская йена** 57,8273

*За 10
**За 100
***За 10000



4 607044 060111

18140

ИНВЕСТИЦИИ

Пропускную способность дорог надо увеличивать
УГЛЮ ДОБАВЯТ ПУТЕЙ

Оксана Зозуля

ПЕРЕВОЗКИ грузов топливно-энергетического комплекса занимают половину объема погрузки российских железных дорог и обеспечивают около 60 процентов грузооборота. Как отметил председатель правления РЖД Олег Белозёров, на сегодня компании ТЭК формируют надежную основу грузовой базы, поэтому для бесперебойных перевозок растущих объемов грузов этой номенклатуры необходимо опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры и совершенствование перевозочного процесса.

И хотя сами мероприятия по развитию инфраструктуры спланированы под непрерывно растущую динамику грузопотока и потребности грузоладельцев, они не первый год говорят о том, что производственный потенциал добычи существенно превышает пропускные способности железных дорог, из-за чего падает рентабельность бизнеса. И на фоне сегодняшнего дефицита пропускной способности железнодорожной инфраструктуры минэнерго прогнозирует дальнейший рост добычи угля.

Как рассказал глава ведомства Александр Новак на заседании президентской комиссии по ТЭК в Кемерово, устойчивый рост спроса на уголь, прежде всего на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона, продолжится и в горизонте 2025–2030 годов. В перспективе прирост составит не менее 100 миллионов тонн. «В наших интересах максимально использовать этот потенциал дополнительного спроса, тем более что российский уголь имеет значительные конкурентные преимущества ввиду своих качественных характеристик. Об этом свидетельствует неуклонный рост доли России в международной торговле углем. За прошедшие 20 лет она увеличилась более чем в 3,5 раза», — отметил он.

Угольные компании к 2025 году планируют увеличить экспорт твердого топлива до 260 миллионов тонн

И здесь, по его словам, ключевой вопрос в снятии ограничений по пропускной способности транспортной инфраструктуры с учетом необходимости ее электрификации. Угольные компании свои планы по вывозу топлива до 2025 года обозначили в размере 260 миллионов тонн. И это выше планов по развитию пропускной способности инфраструктуры, учтенных в долгосрочной программе развития «РЖД».

Так, например, добывающие активы только одной компании — УК «Колмар», расположенные в Якутии, предусматривают рост добычи к 2021 году до 20 миллионов тонн. Сегодня «Колмар» реализует проект строительства морского угольного терминала в порту Ванино («Ванинотрансуголь»). Динамика работ позволяет рассчитывать на ввод в действие первой очереди терминала в 12 миллионов тонн к концу 2019 года. «Мы считаем, что сейчас есть возможность увеличить свою долю присутствия на экспортных рынках. Конкурентное преимущество якутского угля — в сочетании уникальных коксующих качественных характеристик и оптимальной логистики. Компания обеспечивает стабильные поставки без перебоев, что, безусловно, очень важно для потребителя», — рассказала председатель совета директоров УК «Колмар» Анна Цивилева.

Конкурентоспособность российского угля неуклонно растет: угольщики инвестируют в его обогащение, порты ускоряют перевалку, для транспортировки используются большегрузные вагоны. Интерес к нашему углю есть, и потенциал роста доли российского угля на мировом рынке (сейчас она около 14 процентов). При этом российские портовые инвесторы также оптимистично оценивают устойчивость грузовой базы экспортного угля.

Транзит Объем сквозных перевозок увеличивается с каждым годом

Страна подставила широкое плечо

Юлия Квитко

В середине сентября китайская Marine Silk Road и Jinlin Province Northeast Asia Railway Group приступили к мультимодальным перевозкам по МТК «Приморье-2». Доставка контейнерных грузов происходит по маршруту Хуньчунь — Зарубино — Нинбо. Наземная часть транспортировки включает железнодорожную составляющую, которая позволяет организовать перевозки по МТК «Приморье-2» на регулярной основе.

Кроме того, для максимальной загрузки этого транспортного коридора в порту Зарубино запланировано строительство зернового терминала для перевалки 10 миллионов тонн зерна (на экспорт российского и транзит китайского). По предварительным оценкам, ежегодный транзит по этому транспортному коридору к 2030 году составит до 15 миллионов тонн контейнерных и 22 миллиона тонн других грузов, в первую очередь зерновых.

В целом популярность среди грузоотправителей набирают не только прямые поставки различных грузов в направлении АТР и обратно, но и транзитный железнодорожный маршрут из Китая в Европу через Россию. Как считает генеральный директор «Русской контейнерной компании» Иван Гришагин, сегодня железнодорожные грузоперевозки по маршруту Китай — Европа через РФ входят в восходящем тренде. Так, в 2017 году по сравнению с 2016-м объем железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Азии — Европа через нашу страну увеличился более чем на 55 процентов. И эта тенденция, полагают эксперты, сохранится как минимум еще в течение следующего десятилетия. Глобальный рост и потребительские тенденции указывают на еще большую динамику транспортировки в будущем, полагает Иван Гришагин.

Но это может произойти при выполнении немаловажного условия: если будет актуализирована инфраструктура и удовлетворены текущие потребности грузоотправителей. По подсчетам аналитиков «Русской контейнерной компании», сейчас такая номенклатура грузов потребительского назначения, как контейнерные, следующие через Россию из стран Азии, транспортируются в основном по железной дороге. Самые популярные международные транспортные коридоры здесь Восток — Запад (направления Китай — Европа с 75 процентами российских транзитов) и Север —



Акцент



За пять лет объем перевозок по Транссибу в целом вырос на треть, а контейнеров — на 49 процентов

Юг (направление Индия — Европа).

Коридор Восток — Запад сейчас насчитывает несколько маршрутов, где самым востребованным является западный — через Казахстан, Россию и Беларусь с объемом грузоперевозок 278 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ТЕУ или ДФЭ) в 2017 году (рост более чем на 80 процентов по сравнению с 2016-м).

Далее по популярности идет восточный маршрут через китайскую Маньчжурию и Россию, а также набирающий активность центральный маршрут через Монголию, который в 2017 году увеличил объем в 6 раз по сравнению с 2016-м, достигнув отметки в 60 тысяч ТЕУ. При этом есть все основания рассчитывать на то, что в 2018 году железнодорожные перевозки через эти коридоры достигнут 500 тысяч ТЕУ. Из них примерно 230 тысяч будет перевозиться через границы между Казахстаном и Китаем (Достык и Алтынколь), 75 тысяч — через Забайкальск, остальное — по другим маршрутам.

Вместе с китайским направ-

лением РЖД рассчитывает на рост грузовых перевозок в сообщении с Японией. Сегодня около трети всех перевозок по Транссибирской магистрали — грузы в сообщении с Японией. В 2017 году был перевезен рекордный объем — около 44 миллионов тонн, что почти на 10 процентов больше, чем в 2016 году. Как сообщил директор по коммерческой деятельности РЖД Алексей Шило, за последние 5 лет перевозки по Транссибирской магистрали выросли на 33 процента, в том числе перевозки контейнеров — на 49. Только за 8 месяцев 2018 года отправка контейнеров по Транссибу увеличилась на 23 процента, а перевозки в сообщении с Японией составили с начала года 169 тысяч тонн (плюс 22 процента). Это свидетельствует о большом потенциале сотрудничества с японскими транспортными компаниями.

Однако возможности Транссибирской магистрали для этого рынка используются не в полном масштабе, считает представитель компании. Поэтому РЖД планирует реализовать второй этап реализации проекта модернизации Восточного полигона.

Эта инфраструктура будет использоваться в том числе для увеличения объемов перевозок товаров и из Японии. «Мы предлагаем нашим японским партнерам полный комплекс логистических услуг: перевозки строго по расписанию, информационное сопровождение, мультимодальные перевозки «от двери до двери». В октябре 2017 года мы создали информационную службу «единого окна» для японских компаний», — рассказал ранее глава РЖД Олег Белозёров.

Говоря о задачах на будущее, он заявил о готовности компании развивать бесповную логистику в Северо-Восточной Азии, обеспечивая эффективную стыковку морских и железнодорожных маршрутов. «Совместно с минтрансом Японии планируем организовать серию тестовых перевозок», — сообщил он. Наиболее масштабным проектом, который можно реализовать только совместными усилиями, Олег Белозёров назвал соединение Японии и России через острова Сахалин и Хоккайдо. Сейчас технико-экономические параметры такого проекта требуют совместного детального изучения. По предварительным оценкам, по новому маршруту реально перевезти до 30 миллионов тонн грузов ежегодно.

Наряду с этим ведется активное развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров за рубежом. Так, РЖД участвует в инфраструктурных проектах Улан-Баторской железной дороги, в том числе чтобы повысить привлекательность транзита из Китая в Европу через

Контейнеры, адресованные в Европу, на западных границах перегружают на узкую колею.

Россию. В западной части коридора Восток — Запад в качестве одного из приоритетных долгосрочных направлений рассматривается создание нового евразийского транспортного коридора путем строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Развитие транзитных возможностей ведется не только в области транспортировки грузов, но и в сегменте совершенствования логистических возможностей на стыке железнодорожной составляющей с другими видами транспорта. Так, например, на станции Электроугли МЖД прошла церемония открытия первой очереди пускового комплекса терминально-логистического центра «Восточный». Этот ТЛЦ, расположенный в Ногинском районе Московской области, рассматривается как один из опорных терминально-логистических центров на территории столичного региона в программе развития транзита по направлениям Север — Юг и Запад — Восток. Ожидается, что терминал примет значительную часть грузопотока, который ранее заходил на грузовые дворы в центр Москвы и затем распределялся автотранспортом по всей европейской части страны. Проектная мощность первой очереди терминала — 200 тысяч ТЕУ в год. После выхода терминала на полную мощность он позволит принимать 10–12 контейнерных поездов в сутки.

«Ласточки» кружатся

A4

Во многих крупных городах электрички становятся полноценным видом городского общественного транспорта



Нормы Законодательная база пригородного комплекса обновится

Договорятся с регионом

Анна Корнеева

В Госдуме готовится к рассмотрению проект федерального закона «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок в Российской Федерации». Новый нормативный акт позволит определить долгосрочные правила игры на рынке пригородных перевозок, увязать реальные финансовые возможности регионов с объемами транспортного заказа. Основным документом, определяющим деятельность пригородной пассажирской компании — от выбора маршрута до тарифов и субсидий, — станет договор с регионом, который будет заключаться по итогам конкурса на 15 лет.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук считает, что долгосрочные договоры пригородных компаний с регионами являются одним из важнейших инструментов решения проблем пригородного пассажирского комплекса. Это обеспечит гарантированный источник финансирования обязательств, связанных с приобретением подвижного состава, его содержанием и текущим ремонтом.

Напомним, что первая пригородная пассажирская компания появилась на Западно-Сибирской железной дороге ровно 20 лет назад. Тогда еще никто не знал, как будет реформироваться пригородный комплекс. И компания «Экспресс-пригород» была первой «ласточкой». Ее учредителями кроме «РЖД» стали правительство Новосибирской области и мэрия Новосибирска. Вместе они сумели договориться о финансовом стороне вопроса.

Первый опыт оказался успешным. Он помог выработать модель организации пригородных перевозок и нормативную базу. Все это тиражировали на всю сеть.

За эти годы «Экспресс-пригород» перевез более полу-миллиарда пассажиров. Сегодня у компании пять собственных электропоездов. Она увеличивает частоту движения поездов на отдаленных участках и протяженность коротких маршрутов. Хочет развивать мультимодальные перевозки, планируя ввести единый билет на разные виды транспорта. Не случайно созданные позже на той же дороге еще две ППК — «Омск-пригород» и «Алтай-пригород» тоже оказались успешными. Они использовали уже накопленный опыт взаимодействия с акционерами.

В 2010 году пригородный комплекс выделили из состава «РЖД». В регионах было создано 25 пригородных пассажирских компаний. Но не везде дело пошло гладко. Далеко не все субъекты РФ согласились компенсировать потери ППК от регулирования тарифов на перевозки, поддерживаемые на доступном для населения уровне. В результате 16 компаний из 25 закончили 2011 год с убытками, а в 2012 году убыточных стало уже 18.

→ A3

Сервис Создается сеть по ремонту

инновационных вагонов

Отцепись, дефективный

Ирина Фурсова

В СЕРЕДИНЕ октября в Ереване (Армения) пройдет очередное, 69-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества. На таких профессиональных совещаниях обычно рассматривается множество актуальных вопросов. В частности, только по проблемам функционирования вагонного парка в повестке дня запланированы десять тем.

Для России, надо сказать, в последнее время острота «вагонного вопроса» существенно снижена, подчеркнули на «круглом столе» «Повышение эффективности вагоноремонтного комплекса. Новейшие технологии и совершенствование взаимодействия между участниками рынка». По словам начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры «РЖД» Михаила Сапегова, в РФ сейчас самый молодой вагонный парк не только в Европе, но и в мире. В списках значится почти 1,1 миллиона единиц, из них 101 тысяча (или 9,2 процента) — инновационных. Средний возраст вагона по отношению к 2009 году снижен на 5 лет и составляет чуть более 12, полувагоны же — самый популярный и востребованный подвижной состав — еще моложе: 8,2 года (снижение на 6,4 года). Но такие «бодрые» показатели вовсе не означают, что проблемы с ремонтом вагонов у нас не существуют.

Михаил Сапегов отметил, что работа по обновлению вагонного парка и повышению качества ремонта, безусловно, позволила снизить число отказов техсредств на 17 процентов, транспортных происшествий — на треть, технологических нарушений — на четверть. Но в то же время с 2013 по 2017 год число вагонов, отправляемых на внеплановый ремонт, выросло на 9 процентов. Основная причина отцепок — износ колесной пары. По статистике, только за 8 месяцев этого года дефекты колесных пар составили почти 70 процентов (382 тысячи случаев) в общем объеме (560 тысяч) поломок. В самих колесных парах наиболее частым дефектом оказался тонкий гребень (61 процент), неравномерный прокат, выщербины (32,7 процента). При этом, подчеркнул эксперт, производители не обеспечивают вагоноремонтные депо запасными частями в необходимом объеме: более 10 тысяч вагонов простаивают в текущем ремонте второго объема (ТР-2) по причине отсутствия деталей, прежде всего — колесных пар.

Развивая тему проблемы с запчастями, начальник отдела автоматизированных систем управления инфраструктурой и подвижным составом департамента информатизации «РЖД» Наталья Старостина затронула вопрос создания сервиса жизненного цикла отдельных деталей и систем грузовых вагонов на основе технологии блокчейн. Общая база данных облегчит процесс взаимодействия участников рынка, то есть заводов-изготовителей, ремонтных предприятий и собственников подвижного состава.

→ A2

Альтернатива Контейнерные поезда идут в Европу по новому маршруту

Все удобства в коридоре

Ульяна Вылегжанина,

Калининградская область

Калининградская область стала альтернативным транспортно-логистическим коридором Нового Шелкового пути. Ежедневно через самый западный российский регион следуют контейнерные поезда из Азии в Европу и обратно. Проект стал возможен благодаря особому географическому положению и особой железнодорожной инфраструктуре российского эксклава. Ведь Калининградская область — единственный субъект РФ, располагающий как европейской колесей шириной 1435 миллиметров, так и стандартной российской в 1520 миллиметров.

Первый такой состав калининградские железнодорожники перегрузили год назад. Всего по итогам прошлого года в области через российско-польские железнодорожные погранпереходы (ЖДПП) прошли 80 тысяч контейнеров. В этом году контейнерные поезда стали ходить регулярно по маршрутам Чэнду — Лодзь и Чунцин — Дуйсбург. Объем перевозок, по оценкам Калининградской железной дороги, к концу 2018-го достигнет

150 тысяч «ящиков» в 20-футовом эквиваленте (ТЕУ).

«По направлению Китая — Европа переваливаются в основном товары народного потребления, — делится информацией директор Координированного центра по международным контейнерным поездкам Китайской коммуникационной транспортной ассоциации Ву Цзинюй. — А также дорогостоящая электроника и автомобильные комплектующие. Мы сейчас активно исследуем возможности организации именно двусторонних перевозок Китай — Европа — Китай, чтобы поезда были загружены в двух направлениях. Это станет драйвером роста и для экономики Калининградской области, и для экономики китайских регионов».

Альтернативный маршрут позволяет грузоотправителям существенно экономить время. Если по воде груз из Китая в Европу идет около двух месяцев, по железной дороге — 12 дней. Рекордными являются и сроки транзита по территории Калининградской области. На пересечение всего самого западного российского региона у железнодорожного контейнероза уходит немногим более 12 часов. А

российско-польскую и российско-литовскую границу поезд проходит за два с половиной часа. Еще три часа назад, для сравнения, грузовой состав мог простоять на границе и 15 часов.

Фактически Калининградская область стала альтернативой не только морю, но и погранпереходу Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша), где тоже идет перевалка с колеи 1520 на колею 1435. Как отмечают эксперты Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития, существенный рост грузопотока через Брест не предвидится. В то же время в калининградском коридоре планируется к 2024 году увеличить объем железнодорожного транзита до 1,2 миллиона ТЕУ. Чтобы достичь этой цели, создается новая инфраструктура.

«В первую очередь речь идет о транспортно-логистическом центре «Калининград», мощностей которого позволяют перерабатывать 450 тысяч ТЕУ и два миллиона тонн грузов в год, — рассказывает начальник Калининградской магистрали Виктор Голомолзин. — Он обслуживает российско-польский

Акцент



Альтернативный маршрут позволяет грузоотправителям существенно экономить время и деньги

ЖДПП Мамоново — Бранево (пропускная способность 16 поездов в день). Второй ТЛЦ «Черняховск» мощностью 300 тысяч ТЕУ, 1,5 миллиона тонн грузов и 200 тысяч автомобилей в год обслуживает российско-польский пограничный переход Железнодорожный — Скандава».

Президент Объединенной транспортно-логистической компании Евразийский железнодорожный альянс Алексей Гром добавляет: очевидно, что железнодорожные транзитные перевозки всегда будут оставаться комплиментарными по отношению к морским, поскольку весь объем морских грузов невозможно переориентировать на рельсы. «Но если мы заберем пять-десять процентов и обеспечим отличный сервис как

в плане обслуживания, так и в плане тарифов, получим этаким контейнерный «Сапсан». И он сможет курсировать хоть каждый час», — подводит итог Алексей Гром.

ЦИФРА

1,2

Миллиона

контейнеров составит объем транзита на Калининградской магистрали в 2024 году