**19 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.18; МИНТРАНС ПРОДУМАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОСНАЩЕНИЯ АВТОБУСОВ СИСТЕМОЙ «ПЛАТОН»

Профильному департаменту **Минтранса** дано поручение оперативно просчитать возможность оснащения автобусов, которые осуществляют регулярные и нерегулярные рейсы, аппаратурой «Платон». Об этом журналистам сообщил первый замглавы **Минтранса** Иннокентий Алафинов в кулуарах Международной специализированной выставки «Дорога 2018».

Система позволит в реальном времени наблюдать и при необходимости контролировать маршруты движения. «Здесь идет речь не о взимании платы за проезд, а о контроле», - пояснил он.

Ранее глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** говорил, что оборудование пассажирских автобусов позволит упорядочить авторынок и выявить тех перевозчиков, которые не соблюдают требования дорожной безопасности. Устройства системы «Платон» могут не только следить за проездом автобуса, контролировать режим труда и отдыха водителей, но и позволяют исключить нелегалов в этом сегменте перевозок.

Система была опробована на автобусах в рамках Чемпионата мира по футболу 2018. Тогда все автобусы иностранных перевозчиков с болельщиками, которые отправлялись в города-организаторы ЧМ, должны были получить аппаратуру «Платон».

Каждое бортовое устройство системы «Платон» закреплялось за определенным транспортным средством и не могло быть использовано на другом автобусе.

<https://rg.ru/2018/10/18/mintrans-produmaet-vozmozhnost-osnashcheniia-avtobusov-sistemoj-platon.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2018.10.18; ЗАГЛЯНУТЬ ЗА ГОРИЗОНТ; В СОЧИ ПРОШЕЛ I МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ «PRO//ДВИЖЕНИЕ.1520»

В работе форума приняли участие представители органов госвласти, экспертного и бизнес–сообщества, представленного 340 компаниями из 16 стран мира. Специалисты обсудили ключевые направления развития ОАО «РЖД» на перспективу, потенциал цифровой трансформации на транспорте, основные направления развития грузового и пассажирского сообщения, возможности участия финансовых институтов в крупных инфраструктурных проектах и т. д.

В этом году форум был приурочен к юбилею ОАО «РЖД» – в октябре компании исполнилось 15 лет.

В первый день форума в присутствии **министра транспорта** РФ Евгения **Дитрих**а и главы ОАО «РЖД» Олега Белозерова руководитель **Росжелдор**а Владимир **Чепец** и генеральный директор ООО «Северный широтный ход» Сергей Суханов подписали концессионное соглашение о реализации проекта строительства Северного широтного хода.

Открыла форум дискуссия о глобальных трендах современной мировой транспортной системы, в ней принял участие **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**. Он озвучил приветствие Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева участникам форума. В приветствии была подчеркнута важнейшая роль железнодорожного транспорта – социальная.

В своем выступлении Евгений **Дитрих** отметил, что по объемам перевозок грузов и пассажиров железнодорожный транспорт занимает лидирующие позиции среди других видов транспорта, а текущий год стал для него рекордным по ряду показателей. По словам министра, железнодорожная отрасль в своем динамичном развитии опирается на основные конкурентные преимущества: передовые цифровые, энергосберегающие и логистические технологии.

Министр напомнил о том, что на президиуме Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам был утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года, на реализацию которого планируется направить до 6,3 трлн руб., из них 3 трлн составят частные инвестиции. Четыре проекта имеют непосредственное отношение к железнодорожному транспорту. В частности, среди них проект, связанный с осуществлением движения и транзита контейнеров по Байкало–Амурской и Транссибирской магистралям, а также проект, предусматривающий строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) от Москвы до Казани.

– Мы сегодня начинаем работать над высокоскоростным движением, что должно принести на железную дорогу принципиально новые управленческие и технологические решения. Комплексный план предполагает прорывное развитие транспортной инфраструктуры России, – подчеркнул министр.

По словам генерального директора – председателя правления компании «РЖД» Олега Белозерова, ключевыми факторами развития железнодорожной сети в долгосрочной перспективе будут урбанизация, а также рост грузовых и пассажирских перевозок. Он отметил, что в условиях роста мирового населения и объединения городских агломераций в мегарегионы, простирающиеся на сотни километров, железные дороги в ближайшие десятилетия получат естественное преимущество и новый импульс для развития, в том числе в качестве внутригородского транспорта. В связи с этим ОАО «РЖД» уже сейчас активно прорабатывает планы и стратегии своего развития вплоть до 2050 года.

– В грузовых перевозках и логистике мы планируем зайти глубоко «на территорию» крупнейших клиентов, полностью интегрируясь в их внутренние логистические процессы с точки зрения как перемещения грузов, так и информационных систем управления. При этом такая же степень интеграции будет обеспечена с грузополучателями и партнерами по перевозкам, в частности, портами и судами. Такая система позволит исключить потери времени и эффективности в цепочке поставок, сократив сроки и стоимость. Не исключаю, что для обеспечения «последней мили» мы будем владеть собственным автотранспортом – к тому времени уже, наверное, полностью электрическим, – сказал Олег Белозеров.

Железная дорога станет полностью цифровой – каждый производственный или управленческий процесс будет отражен в информационной системе, снабжен показателями эффективности в режиме реального времени и подкреплен предиктивной аналитикой и моделированием. Будет в полной мере задействован весь спектр перспективных технологий: Big Datа, интернет вещей, блокчейн, технологии виртуальной и дополненной реальности, искусственный интеллект.

Еще одним трендом, по мнению Олега Белозерова, станут безлюдные технологии, в том числе поезда без машинистов и целиком автономные грузовые и пассажирские линии. Они позволят повысить скорости движения, сократить интервалы между поездами, снизить технологические риски. Так, уже в следующем году на МЦК будет проведена тестовая поездка в автоматическом режиме управления.

В России в период до 2024 года будут созданы основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения: в первую очередь завершено строительство ВСМ Москва – Гороховец как первого этапа ВСМ Москва – Казань, сообщил Олег Белозеров. Затем в период до 2035 года на железнодорожной сети должно быть завершено формирование интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения с поэтапным освоением транспортных систем нового технологического уклада.

Подробнее о проекте ВСМ Москва – Казань рассказал первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин на «круглом столе» «PRO новые скорости». Первый этап предполагает строительство новой выделенной железнодорожной линии длиной 301 км на участке Железнодорожный (Московская область) – Гороховец (Владимирская область) для поездов со скоростями до 400 км/ч и организацию движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода, включая участки уже существующей инфраструктуры (общая протяженность линии составит 408 км). Проектирование магистрали на участке Железнодорожный – Гороховец завершено, получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Проработаны все технологические вопросы, связанные с организацией строительства и эксплуатацией высокоскоростной магистрали.

Новая высокоскоростная линия предполагает 7 остановок от Москвы до Нижнего Новгорода: Ногинск, Орехово–Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Гороховец, Дзержинск. С учетом всех семи остановок по новой линии поезда будут следовать 2 часа 31 минуту.

По расчетам Центра экономики инфраструктуры, прогнозный пассажиропоток на линии в первые годы после запуска движения превысит 7,7 млн пассажиров. При этом реализация проекта даст значительные эффекты для государства и регионов: прирост валового регионального продукта составит 9,7 трлн руб., а прирост бюджетных доходов – 1,9 трлн, что существенно превышает необходимый для реализации проекта объем инвестиций. Потребность в финансировании проекта в прогнозных ценах оценивается в 621,5 млрд руб., из них капитальный грант со стороны государства – 200 млрд, инвестиции ОАО «РЖД» – 201 млрд, оставшиеся инвестиции будут привлечены стратегическим международным инвестором и другими акционерами, российскими и международными банками.

Всего ОАО «РЖД» закупит порядка 5 тыс. новых локомотивов до 2025 года, об этом сообщил заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Сергей Кобзев на специальной сессии, посвященной развитию техники будущего. По его словам, потребности в новом подвижном составе на перспективу заложены в долгосрочной программе развития холдинга. При этом требования к новому подвижному составу будут определяться развитием перевозочных технологий на сети железных дорог. Для решения этой задачи в компании сформирована рабочая группа из сотрудников ведущих отраслевых НИИ.

– В ближайшие 10–15 лет определяющей будет технология перевозок с сокращенным интервалом попутного следования с применением весовых норм грузового поезда 7100 тонн, – сообщил Сергей Кобзев.

Не менее важной является работа по организации пассажирских перевозок. По словам директора ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Дмитрия Пегова, к 2025 году в компании планируют ежегодно перевозить 1 млрд 412 млн пассажиров. Из них 1 млрд 277 млн пассажиров планируется отправлять в год в пригородном сообщении и 135 млн пассажиров – в дальнем. Способствовать росту перевозок, по словам Дмитрия Пегова, будут расширение сети «дневных экспрессов», повышение маршрутных скоростей, обновление подвижного состава, развитие агломераций и скоростного сообщения.

В ходе традиционного пресс–завтрака с представителями СМИ генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров анонсировал выход на сеть нового поколения скоростных поездов «Сапсан». Новые модификации поездов Velaro Nova экономичнее по энергопотреблению на 30% и смогут развивать большую скорость.

Кроме того, Олег Белозеров напомнил о том, что в компании работают над разработкой новой концепции вагонов повышенной комфортности. В ее реализации специалисты будут опираться на пожелания пассажиров.

– На базе принципов формирования общего и плацкартного вагонов будут созданы зоны персонального комфорта. У пассажира появится индивидуальное пространство. Возможно, пространство–трансформер, чтобы его можно было формировать под себя, под личный комфорт, – сообщил он.

В перспективе новые поезда «Сапсан» могут дополнить существующий парк на направлении Санкт–Петербург – Москва – Нижний Новгород для увеличения количества мест, предлагаемых пассажирам.

Как сообщил вице–президент компании Siemens AG **Дитрих** Меллер, в настоящий момент прорабатывается возможность лицензионного изготовления новых электропоездов и вагонов в России для их эксплуатации на многих других пассажирских маршрутах колеи 1520.

Также в ОАО «РЖД» в настоящий момент ведется разработка вагонов типа 2019 и 2020. На этапе проектирования были предложены самые разнообразные идеи вагонов, но для проекта 2019 и 2020 годов будут отобраны самые практичные, надежные и реальные в исполнении проекты, сочетающие в себе функциональность и высокий уровень комфорта. Оснащение, которое получат новинки, будет зависеть от их непосредственного предназначения. Во всех вагонах предусмотрены розетки, Wi–Fi.

<http://transportrussia.ru/item/4589-zaglyanut-za-gorizont.html>

### ТАСС; 2018.10.18; ХОЛДИНГ «РКС» РАЗРАБОТАЛ НОВУЮ ЦИФРОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Специалисты холдинга «Российские космические системы» (РКС, входит в госкорпорацию «Роскосмос») разработали новую цифровую систему оплаты проезда и управления работой общественного транспорта. Как сообщили в четверг в пресс-службе компании, презентация проекта состоялась на Алтайском региональном IT-форуме.

«В ее основе - новый программный продукт, который будет сочетать в себе четыре основные функции: обеспечение возможности для населения оплачивать проезд любым удобным цифровым платежным средством (смартфон, банковские, социальные, студенческие, школьные и другие карты), онлайн-диспетчеризация, ситуативная аналитика с предложением диспетчерам готовых решений возникающих проблем, а также долгосрочный анализ собираемых больших данных с рекомендациями по оптимизации состава парка, модернизации инфраструктуры и оптимизации маршрутной сети», - сказали в холдинге.

Универсальная система управления общественным транспортом предполагает повсеместное внедрение системы оплаты проезда «Цифровой проездной». Ее пользователи смогут удобно оплачивать проезд при помощи широкой линейки уже используемых электронных карт или приложения для смартфона, сохраняя возможность оплаты проезда наличными. «Цифровой проездной» уже работает в Южно-Сахалинске. Система мониторинга движения общественного транспорта «РКС «Пассажирские перевозки» успешно используется в Башкирии, Кабардино-Балкарии, Ярославской, Нижегородской, Архангельской областях, уточнили в РКС.

Ее внедрение позволит в режиме реального времени отслеживать загруженность транспортных средств на маршруте, оптимизировать пассажиропотоки и впоследствии планировать развитие инфраструктуры на уровне города, области и региона.

Пилотный регион для тестирования новой универсальной системы планируется определить до конца года, сообщили в холдинге.

Алтайский региональный IT-форум - главное событие IT-индустрии региона. Он проходит 18-21 октября в Барнауле. В работе форума принимают участие крупнейшие IT-производители, реселлеры и потребители технологий и услуг: организации всех сфер бизнеса, государственные структуры, предприятия различных отраслей промышленности, инвестиционные компании, научные и образовательные учреждения. Впервые Форум прошел в 2008 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5689009>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.19; ДО УРАЛА С ВЕТЕРКОМ; МИНТРАНС ГОТОВИТ ПРОЕКТЫ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ДОРОГ НА 2024 - 2031 ГОДЫ

**Минтранс** прорабатывает вопрос продолжения скоростной автотрассы Москва - Казань и одноименной высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) на Урал до 2031 года.

«По мере исполнения комплексного магистрального плана 2019-2024 годов ставим амбиционные задачи по продлению ВСМ до Урала (Челябинск), - сообщил в беседе с журналистами первый замглавы **минтранса** Иннокентий Алафинов в кулуарах Международной специализированной выставки «Дорога 2018». - Начата трассировка продолжения автодороги от Казани на Екатеринбург, и в зависимости от выбранной трассы будут строиться графики ввода участков этой дороги». По оптимистичным оценкам, эти два проекта могут быть завершены к 2031 году.

В магистральном плане на ближайшие шесть лет для дорожников поставлена задача в рамках развития транспортного коридора «Европа - Западный Китай» по прокладке дорог по маршруту от Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) до Казани. Это позволит в 1,8 раза сократить время в дороге, с 12 до 6,5 часа.

Еще один отрезок этого транспортного коридора - вниз к Самаре с обходом Тольятти, с мостовым переходом через Волгу. Это сократит время в пути между Москвой и Самарой в два раза, с 16 до 8 часов. В дальнейшем эту дорогу продолжат до Оренбурга и до границы с Казахстаном.

Обход Тольятти и автотрасса Москва - Казань будут строиться на принципах привлечения частных инвестиций. Они не просто включены в комплексный план, но и обеспечены финансированием. Это платная инфраструктура, и за проезд придется платить. Остальные дороги на этом маршруте пока останутся бесплатными, как и были, отметил Алафинов.

Что касается высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва - Казань» на отрезке до Нижнего Новгорода, то «в комплексном плане сейчас заложено 600 миллиардов рублей на этот проект, 200 дает федеральный бюджет и 400 миллиардов изыскивает РЖД собственными и заемными», - сообщил Алафинов.

Строительство магистрали должно начаться скоро на участке от станции Железнодорожная недалеко от Москвы и до аэропорта Нижнего Новгорода.

Все новые станции (шесть из них в крупных городах и десять в малых) должны стать точками развития окружающих территорий, вокруг них возникнут новые кварталы (их архитектурные проекты уже разработаны), индустриальные парки, на 13 станциях появятся транспортно-пересадочные узлы, где с магистралью будут состыкованы авиационный и автомобильный транспорт, а также «обычные» железнодорожные поезда.

Поезда новой магистрали будут развивать скорость в 360 км/ч, для пассажиров железной дороги время в пути между Москвой и Казанью сократится более чем в три раза.

Чтобы протянуть ВСМ до Казани, нужны дополнительные средства, уточнил он. «Но сам запуск ВСМ до Нижнего Новгорода потребует создания промышленной базы для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России, чтобы мы стали производителями подвижного состава и т.д.» Кроме того, переход пассажирских перевозок на инфраструктуру скоростных железных дорог позволит освободить существующие пути для грузовых поездов. Как сейчас происходит в Китае, когда поезда скоростные идут по своей инфраструктуре, а товарное грузодвижение - по своей, пояснил Алафинов.

От прогноза, какие именно типы вагонов могут производить в России, Алафинов воздержался. «РЖД делает оценку всех предложений, которые поступают от компаний, которые построили ВСМ в других странах, но пока нет решения, чьи технологии западных (Германия) или восточных соседей (Китай) погружать в нашу промышленность», - сказал первый зам**министра транспорта**, отвечая на вопрос «РГ». Это решение будет приниматься не РЖД, а на уровне правительственной комиссии по транспорту, предположил Алафинов, так как к нему имеют отношение не только транспортники, но предприятия из других отраслей, которые курируют в том числе минпромторг и минкомсвязи.

Кроме этих двух масштабных проектов в комплексном плане есть и другие и по развитию дорог, и по развитию портов. Он станет основой для госпрограммы в области транспорта до 2025 года.

Полет с Дальнего Востока

Субсидирование пассажирских авиаперевозок на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград будет осуществляться круглый год. С такой инициативой выступила **Росавиаци**я, подготовив поправки в соответствующее постановление правительства.

Ожидается, что они будут утверждены в ноябре текущего года и вступят в силу с даты подписания, отмечается в сообщении Росавиции. Сейчас полеты по этим направлениям выполняются с 1 марта по 1 декабря ежегодно.

Кроме этого, право на полеты по субсидируемым тарифам появится у членов многодетных семей. Пока по спецтарифу могут летать пенсионеры, студенты и инвалиды. Особенно это важно для жителей Дальнего Востока. Билеты по специальному тарифу в города этого региона ниже коммерческих от 30 до 400 процентов в зависимости от компании и направления.

И в этом году уже выделены дополнительные средства для перевозки пассажиров на Дальний Восток, суммарно 400 миллионов рублей. Это позволит выставить в продажу до 31 декабря не менее 40 тысяч билетов.

<https://rg.ru/2018/10/18/mintrans-prodolzhit-stroitelstvo-vysokoskorostnyh-magistralej.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2018.10.18; ПОЙДУТ ЛИ КАРАВАНЫ ГРУЗОВ ПО МТК «СЕВЕР – ЮГ»?; ЭТА ТЕМА СТАЛА ЦЕНТРАЛЬНОЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ «ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Международный транспортный коридор «Север – Юг». Впервые о нем заговорили в теперь уже далеком 1993 году. А начиная с 2000 года все страны–участницы – Индия, Иран и Россия – заключали пакетные соглашения в целом по коридору, разрабатывали и принимали документы по его инфраструктуре, проводили международные встречи различного формата. К проекту примкнули другие заинтересованные страны региона с различной степенью участия и интереса. Самыми активными, естественно, являлись Азербайджан и Туркмения.

Коридор заявлялся и заявляется как приоритетный транспортный проект для всех стран без исключения. Нет сомнений в целесообразности и экономической состоятельности коридора. И в связи с этим возникает законный вопрос, почему коридор «Север – Юг» до сих пор не работает. Вопрос, похоже, скоро станет риторическим, поскольку его решение все больше переходит из области технических и экономических проблем в политику. Причем политику как глобальную, так и региональную и даже местную. И если на международном уровне объективными причинами, которые тормозили и до сих пор тормозят работу коридора, являются санкции сначала против Ирана, а теперь и против России, то с региональным и местным противодействием дело обстоит сложнее. А конкуренты между тем не дремлют, и появляются новые международные пути движения товаров. Но обо всем по порядку.

Ожидание и реальность

Начать разговор о проблемах МТК хотелось бы с представления коридора в последней версии, а их с 2000 года было немало.

Как уже отмечалось, впервые о необходимости строительства железной дороги, связывающей Россию и Индию через территорию Азербайджана и Ирана, заговорили еще в 1993 году. В 2000 году было заключено соглашение о создании МТК «Север – Юг» между Россией, Ираном и Индией со штаб–квартирой в Тегеране, к которому в 2005 году присоединился Азербайджан, а впоследствии еще 11 стран. Реализация столь масштабного проекта протяженностью 7,2 тыс. километров заняла почти 20 лет и потребовала значительных инвестиций в модернизацию существующих и строительство новых железнодорожных линий от всех участников соглашения.

Согласно ожиданиям и прогнозам прямое железнодорожное сообщение между Россией и Ираном позволит сократить время доставки грузов от индийского порта Мумбаи до Санкт–Петербурга с нынешних почти 40 суток до двух недель и на 20–30% снизить стоимость доставки контейнеров по сравнению с действующими сегодня тарифами на транспортировку морем через Европу. Предполагается, что на первом этапе грузопоток по этому коридору составит до 5 млн тонн грузов, а в последующем возрастет до 10–15 млн.

Конечными пунктами назначения МТК «Север – Юг» на российской территории должны стать порты Санкт–Петербурга и Усть–Луги, откуда грузы из государств Персидского залива, Индии и стран Юго–Восточной Азии могут направляться в страны Северной Европы. Согласно разработанным в России стратегиям развития железнодорожного транспорта до 2030 года (документ разработан в 2009 году) и российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 года (принят в 2017 году), Россия сможет нарастить не только собственный грузооборот по данному маршруту, но также получить существенный доход от транзита. От стыковки МТК «Север – Юг» с транспортным коридором ТРАСЕКА, проходящим из Центральной Азии через Каспийское море, Кавказ, Черное море, Украину, Молдавию и страны Восточной Европы в ЕС, рассчитывают выиграть также и страны–транзитеры.

Помимо развертывания физической инфраструктуры завершение железнодорожного строительства на территории Ирана в 2018 году в рамках МТК «Север – Юг» открывает перспективы облегчения национальных режимов международной торговли. Ожидается создание временной, на 3 года, зоны свободной торговли (ЗСТ) между Ираном и ЕАЭС. Предметные переговоры ведутся о создании ЗСТ между Индией и ЕАЭС. В 2017 году объявлено о начале программы «Нефть в обмен на товары» между Россией и Ираном, согласно которой Иран будет продавать через Россию 3 млн баррелей нефти в месяц. Внедрение с 1 июля 2018 года в РФ и ЕАЭС электронного пломбирования грузов призвано создать «зеленые коридоры» в трансграничной торговле и обеспечить ускоренное «бесшовное» прохождение таможенных переходов между государствами. И, по идее, должно придать новый импульс и дать толчок развитию внешнеэкономических связей между Россией и странами Центральной и Юго–Восточной Азии, Среднего Востока и Персидского залива.

В свете таких радужных перспектив хотелось бы обратиться к бесстрастной статистике товарооборота между ключевыми участниками, по данным ФТС. Динамика торговли России с Ираном за период с 2010 по 2017 год демонстрирует неуклонное снижение. Объем экспортно–импортных операций между Россией и Ираном за истекшие семь лет стабильно сокращался: с 3,6 млрд долл. в 2010 году до 1,7 млрд долл. в 2017 году. Торговля с Индией все эти годы балансировала на уровне 10 млрд: своего максимума она достигла в 2012 году –10,6 млрд и снизилась до 9,3 млрд в 2017 году (для такого партнера, как Индия, этого мало). Показатели внешней торговли России с Пакистаном в 2010–2017 годах тоже не росли, застряв на отметке около 0,5 млрд в год.

Практически неизменной за все эти годы оставалась и структура российской торговли с этими странами. В российском экспорте в Иран преобладали продовольственные товары, сельскохозяйственное сырье и древесина. Удельный вес машин и оборудования едва достигал 10% и лишь в 2016 году вырос до 35%, сократившись до 17% в 2017–м. В торговле с Индией доля экспорта машин, оборудования и транспортных средств достигала в среднем 25%, порядка 20% приходилось на продукцию химической промышленности и примерно 12–15% занимали драгоценные металлы и камни. В экспорте в Пакистан преобладали металлы, продукция химической промышленности, продовольствие и сельскохозяйственное сырье. Нарастив в последние годы объемы производства зерна, Россия начала занимать все большую долю азиатских рынков пшеницы и фуража. Однако в 2016 году Иран принял решение отказаться от импорта зарубежной пшеницы, перенацелившись на развитие собственного производства. В результате введения ограничения на импорт пшеницы российский экспорт с 1,5 млн тонн в 2015–2016 сельхозгоду снизился до 333 тыс. тонн в прошлом сезоне. И лишь благодаря российскому давлению удалось согласовать увеличение ежегодного объема поставок в Иран до 1,5 млн тонн на будущие годы. Вопрос – надолго ли?

В российском импорте из Ирана за 2010–2017 годы подавляющая доля – до 70% – приходилась на продовольствие и сельхозпродукты. Импорт из Индии более разнообразен: на долю продовольствия и сельхозпродуктов приходилось в среднем 20–25%, на продукцию химической промышленности – около 35%, на текстиль и обувь – примерно 10–13%, на машины, оборудование и транспортные средства – около 20%. Пакистан поставлял в Россию в основном продовольствие и сельхозпродукты, текстильные изделия и обувь.

Согласно стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 года рост грузооборота возможен, если в указанных странах и регионах вдруг произойдет взрывной рост экономики, загрузка российской портовой и дорожной инфраструктуры существенно возрастет и оправдает вложенные инвестиции. Пока товарооборот между Россией и целевыми рынками стран коридора «Север – Юг» стагнирует, и признаков его наращивания не наблюдается. В результате, по данным Ассоциации морских торговых портов, грузооборот портов Каспийского бассейна по итогам 2017 года сократился на 34,1% по сравнению с 2016 годом – до 3,98 млн тонн.

МТК может создать условия для лучшего прохождения грузопотока, но вот создать этот грузопоток – вряд ли. Грузооборот формируется под влиянием не только спроса целевых экспортных рынков, но и собственного товарного предложения, то есть предложения конкурентоспособной продукции. Естественно, что в функционал МТК не входит производство высококонкурентоспособной продукции, хотя задача привлечения этого грузопотока за коридором остается.

С Россией и без

Не будем касаться вопроса санкций в отношении сначала Ирана, теперь России, поскольку они влияют не только на деятельность коридора «Север – Юг», но и на всю внешнеэкономическую деятельность. Обратимся к региональным проблемам, которые в каждой стране имеют свою специфику.

Самым слабым звеном в МТК «Север – Юг», по мнению специалистов, является Иран, точнее, его инфраструктура. В 2016 году Азиатский банк развития (АБР) обсуждал ключевой и проблемный компонент МТК – железную дорогу из иранского Решта в азербайджанскую Астару (юго–восток Азербайджана) на предмет кредитования этого проекта. Кредит был одобрен и выдан, азербайджанский участок был построен. И, более того, по нему прошел пробный состав с древесиной из России. Участок между иранским Казвином и Астарой через Решт пока еще (через 17 лет, если вести отсчет от 2000 года) недостроен. Однако проблема Ирана не только в этом.

Южная точка в Иране для предполагаемого транзитного маршрута «Север – Юг» – порт Бендер–Аббас, развитый порт со всеми видами терминалов, от контейнерных и зерновых до угольных и нефтяных.

Через него в страну приходит порядка миллиона китайских контейнеров (по данным китайской таможни, 1,1 млн TEU). Однако практически ни один из этих контейнеров не поступает на железнодорожные платформы для отправки на густонаселенный иранский север. Все контейнеры перетаривают в местные машины и автотранспортом отправляют на север. Порожние контейнеры возвращаются контейнерным судоходным компаниям непосредственно в порту.

В отличие от Европы, Китая и России, в Иране компании не рискуют отпускать контейнеры вглубь страны. По данным страховщиков, риск потерь достигает 30% для порожних контейнеров и 5% – для груженых. Для развитых контейнерных стран эти показатели не превышают тысячных долей процента.

Да и сама железная дорога Ирана не в состоянии принимать контейнеры, в первую очередь из–за собственной инфраструктуры. Нет контейнерных терминалов, нет платформ, из чуть более чем 8 тыс. км железных дорог электрифицировано только 2,5% путей, второй путь есть только у 19% маршрутов. Большая часть железных дорог пролегает в горной местности. Напряженная обстановка внутри самого Ирана не дает возможности получать информацию о маршрутах, логистике, тарифах, что отпугивает потенциальных грузоотправителей. По маршруту МТК была отправлена пробная партия контейнеров еще в 2014 году – даже в тестовом режиме путь занял 43 дня при расчетном в 20–25 дней. Превышение зафиксировано по всему пути следования, включая простои в портах. Напомним, что главным преимуществом МТК по сравнению с суэцким маршрутом является экономия во времени. Но до сих пор не гармонизированы процедуры оформления прохождения грузов по территориям разных стран. Получается, что 17 лет не хватило для решения этих вопросов.

И на фоне такого «вялого» отношения к МТК «Север – Юг» Иран предлагает развивать новый транспортный коридор, но… без России.

Тегеран предложил Грузии создать транспортный коридор между Персидским заливом и Черным морем. Тегеран хочет создать альтернативный маршрут доставки грузов в Европу, минуя Азербайджан, Турцию и Россию. Предполагается, что маршрут пройдет через Армению, Грузию, далее по морю войдет в Болгарию – главные ворота в Европу. А дальше грузы могут пойти в Грецию и даже в Италию.

Проект уже поддержали все его потенциальные участники. Болгария согласилась сделать порты Варна и Бургас точками входа иранского каравана. При необходимости болгары даже готовы построить специализированные терминалы. Ведь Европе не менее интересен открывающийся рынок Ближнего Востока, чем Ирану – Балканский полуостров. Кроме того, в перспективе к этому коридору могут присоединиться новые рынки – Ирак и Сирия (после окончания войны), а также не исключается присоединение Индии и Омана.

Иран, освободившись от санкций, решил выбрать Армению как главного партнера для транзита своих товаров. Предполагаемый маршрут: Мегри – Вайоц – Дзор – Ерасх, далее железной дорогой до морского порта Поти в Грузии, откуда через Черное море в болгарский порт.

Получается, что, не выполнив взятых ранее обязательств, иранское руководство принимает на себя новые. А что дальше?

Индия, не отказываясь от участия в МТК «Север – Юг», параллельно ведет ряд собственных международных проектов. В рамках политики «Соединение Центральной Азии» Индия пытается все глубже проникнуть в инфраструктуру и экономику Евразии. В дополнение к МТК «Север – Юг» Индия принимает самое активное участие в развитии иранского порта Чабахар, грузооборот которого планируется увеличить в пять раз и довести его до 12,5 млн тонн в год. Кроме того, Нью–Дели поддерживает строительство автомобильной дороги протяженностью 218 километров, связывающей центральную часть Афганистана с иранской границей, а также многосторонний проект «Каладан» в Мьянме, Трансазиатскую железную дорогу от Дакки до Стамбула, автомобильную магистраль Индия – Мьянма – Таиланд и, возможно, расширение порта Тринкомали в Шри–Ланке. Вот такие планы. А что в реальности?

Индия как один из главных участников МТК «Север – Юг» в силу своего географического положения не может не учитывать наличия и возможностей действующего коридора «Западная Европа – Западный Китай». Китай использует все возможности для отправки своих грузов в Европу. И Индия вполне вписывается в эту концепцию как страна–транзитер для китайских товаров. Поэтому необходимо не противопоставлять эти два коридора, а подключить грузопоток товаров из Китая через Индию, Иран в Россию и далее. Объединение инфраструктуры МТК «Север – Юг» и потока товаров из Китая обеспечит тем самым синергетический эффект.

Не только в политике дело

А что же в России? Проблемы есть и у нас, и касаются они не только инфраструктуры, но и организационных моментов. Как известно, в июне 2018 года в **Минтранс** России было направлено письмо от представителей компаний, работающих в порту Астрахань, с жалобой на администрацию порта.

Рассмотрение претензий не входит в задачу нашего обзора. Если убрать все эмоции, то сухой остаток сводится к следующему: увеличивается время обслуживания судов в порту; если в Ростове, Новороссийске, Санкт–Петербурге на стандартные процедуры (заправка, погрузка провизии, мелкий ремонт) на это уходит день, то в Астрахани – 6–7 суток, по словам обслуживающих компаний. «Кто виноват и что делать?» – на эти вопросы должны ответить специалисты. Но заплатив за сверхнормативный простой, а каждый день стоянки обходится от 4 до 8 тыс. долл., судовладелец просто откажется от захода в такой порт. Напомним, что порт Астрахань наряду с портом Оля – это морские ворота МТК «Север – Юг» на территории России.

Закончить разговор об МТК «Север – Юг» хотелось бы общими рекомендациями для его реальной работы при условии благоприятной внешней обстановки для всех стран–участниц. Необходимо упрощать таможенные процедуры, снижать размер сборов. У операторов должен быть сквозной тариф на весь маршрут МТК. А у таможенных органов должен быть единый подход к определению таможенной стоимости грузов. Для своевременной отправки грузов необходимо увеличивать парк вагонов, прежде всего зерновозов. ОАО «РЖД» планирует создать сухой порт в районе порта Астрахань для перевалки зерна в период его массового поступления. Для того чтобы астраханский порт был всегда готов к приемке грузов, необходимо проводить дноуглубительные работы на канале, по которому суда с моря подходят к Астрахани. Как видим, к политическим проблемам высокого уровня добавляются и более приземленные, но от этого не менее важные. И без их решения коридор «Север – Юг» останется только на бумаге.

МНЕНИЯ

Помощник Президента России Игорь Левитин:

– Ирану и Азербайджану необходимо ускорить процесс соединения своих железных дорог для наращивания перевозок по транспортному коридору «Север – Юг».

Грузовые автомобили все больше забирают грузы у железных дорог. И здесь, на мой взгляд, вопрос соединения железных дорог Ирана и Азербайджана выходит на первый план, потому что коридор «Север – Юг» не может работать по частям.

У нас разная колея на железнодорожном коридоре. Но тем не менее мы должны сделать так, чтобы хорошо работали таможня, пограничные службы, чтобы мы не держали грузы.

\* \* \*

Торговый представитель РФ в Индии Ярослав Тарасюк:

– Одна из сложностей, с которыми сталкиваются на сегодняшний день РФ и Индия на пути расширения двустороннего экономического сотрудничества, – это логистика. Дело в том, что более 80% грузопотока идет через порт Санкт–Петербурга. Минимальный срок доставки, таким образом, составляет 40 дней, однако чаще всего компаниям–экспортерам приходится гораздо дольше ждать возможности отправки грузов в Индию. Это в свою очередь снижает их конкурентоспособность.

В этом смысле большие перспективы имеет более короткий международный транспортный коридор «Север – Юг». Основные его участники – Россия, Иран и Индия – очень заинтересованы в том, чтобы этот коридор заработал как можно скорее. Сейчас речь идет о том, чтобы построить на территории Ирана прямую железнодорожную ветку, в отсутствие которой приходится задействовать автомобильный транспорт и делать «крюк» порядка 300 километров.

\* \* \*

Министр дорог и городского развития Ирана Аббас Ахунди:

– Я предполагаю, что через МТК «Север – Юг» между Индией и Россией будут транспортироваться более девяти миллионов тонн грузов. И это только между двумя странами. В дополнение к этим двум направлениям есть еще одно, которое ведет на запад. Поэтому этот коридор имеет большое значение, и именно поэтому мы определили его как приоритетный.

Вопрос создания коммерческой сети, окружающей коридор, также очень важен. Наш недавний визит в Индию был направлен на создание такой коммерческой сети.

<http://transportrussia.ru/item/4587-pojdut-li-karavany-gruzov-po-mtk-sever-yug.html>

### ТАТАР-ИНФОРМ; 2018.10.18; АЛАФИНОВ: ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ЗАТРАГИВАЕТ КАЖДОГО ТРЕТЬЕГО РОССИЯНИНА

В 38 агломерациях России приведено в нормативное состояние более половины дорожной сети, ликвидировано 1,5 тыс. мест концентрации ДТП.

(Казань, 17 октября, «Татар-информ», Надежда Гордеева). Результаты реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2017-2018 годах затрагивают каждого третьего жителя России. Об этом сегодня заявил первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов на пленарном заседании научно-практической конференции **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**а), которая прошла в рамках выставки «Дорога 2018» на Kazan Expo.

Докладчик подчеркнул, что приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», реализация которого началась в 2016 году, продемонстрировал высокую эффективность. Так, в 38 крупнейших агломерациях России уже приведено в нормативное состояние более половины дорожной сети, ликвидировано 1,5 тыс. мест концентрации ДТП.

«Мы являемся свидетелями позитивных изменений в дорожной отрасли. Благодаря созданию дорожных фондов за последние шесть лет удалось практически вдвое увеличить протяженность федеральных трасс, соответствующих нормативным требованиям. В 2012 году таких трасс было всего 43 процента. Сейчас у нас практически 100 процентов каждый год находится в нормативном состоянии», – констатировал Алафинов.

Подробнее: <https://www.tatar-inform.ru/news/2018/10/17/630358/>

На ту же тему:

<http://rt-online.ru/rustam-minnihanov-v-ramkah-proekta-bezopasnye-i-kachestvennye-dorogi-v-tatarstane-otremontirovano-338-km-dorog/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.10.19; АВТОБУС ПРИТОРМОЗЯТ; СКРЫТЫЙ ПАТРУЛЬ ГАИ БУДЕТ СЛЕДИТЬ ЗА ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ПАССАЖИРОВ

В связи с последними авариями с участием пассажирских автобусов Госавтоинспекция проведет массовую проверку всех автобусных перевозок и перевозчиков.

Напомним, что аварии произошли в Тверской области и Чувашской Республике. В них погибло более двадцати человек, а свыше десяти получили ранения различной степени тяжести. Поэтому руководством Госавтоинспекции МВД России принято решение о проведении масштабных профилактических мероприятий для устранения правонарушений владельцами и водителями автобусов.

Согласно статистике, за 9 месяцев этого года снова отмечается рост ДТП с участием автобусов. Правда, всего на один процент. Но это снова рост. Таких аварий зафиксировано 8923. В них погибло более 600 человек и ранено более 13 тысяч. Наибольшая тяжесть последствий фиксируется на маршрутах перевозок пассажиров автобусами в межрегиональном и междугородном сообщении. Особенно на скоростных участках дорог, где происходит большинство резонансных дорожно-транспортных происшествий.

Территориальным органам ГИБДД дано поручение проанализировать оперативную обстановку, уточнить маршруты движения автобусов, их начальные, промежуточные и конечные пункты. Вместе с органами транспортного надзора сотрудники ГИБДД проведут рейды, в которых особое внимание будет обращено на легальность деятельности перевозчиков. Также будет проверяться согласование маршрутов перевозки с органами власти, наличие мест организованной стоянки автобусов и условий для предрейсового технического и медицинского осмотров. Особое внимание будет уделено соблюдению режима труда и отдыха водителей.

Кроме того, намечена организация сплошных проверок участвующих в межрегиональном и междугородном сообщении автобусов в вечернее и ночное время. К таким мероприятиям планируется привлекать медицинских работников для определения состояния здоровья водителей. Они будут проверяться на состояние алкогольного или наркотического опьянения, воздействие лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, а также на болезненное или утомленное состояние.

Кроме того, с помощью патрульных автомобилей будет осуществляться скрытый контроль для выявления и пресечения нарушений правил дорожного движения.

Помимо этого, с владельцами автодорог прорабатываются вопросы внесения изменений в проекты организации дорожного движения. Предлагается ограничить скоростной режим движения автобусов. Для этого к дорожным знакам 3.24 «Ограничение максимальной скорости» (110 и 130 км/ч) повесят дополнительные таблички 8.4.3 «Вид транспортных средств» (легковой автомобиль). То есть эти знаки не будут распространяться на автобусы и грузовики.

Даже на автомагистралях им придется придерживаться скорости 90 км/ч. Тем более, что согласно правилам дорожного движения им и так запрещено двигаться быстрее.

Однако, несмотря на все предпринимаемые меры, Госавтоинспекция рекомендует пассажирам, которые собираются отправиться в междугороднюю поездку на автобусе, серьезнее подходить к выбору перевозчика. Стоит обратить внимание на внешнее состояние автобуса, наличие договора фрахтования (в случае заказных перевозок), есть или нет ремни безопасности. Особого внимания заслуживает поведение водителя, а также наличие у него сменщика. В случае когда что-то не соответствует требованиям, стоит пожаловаться по телефонам автопредприятия, которые должны быть написаны на кабине водителя.

Если предприятие не реагирует, то нужно обратиться в **Ространснадзор**. На сайте ведомства предусмотрен специальный сервис - сообщения граждан о замеченных недостатках в работе пассажирского транспорта.

<https://tass.ru/obschestvo/5689027>

<https://rg.ru/2018/10/18/skrytyj-patrul-gai-proverit-bezopasnost-passazhirskih-perevozok.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2018.10.18; ДОРОЖНИКИ СВЕРЯЮТ ЧАСЫ; О ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ ИТОГАХ И ОСОБЕННОСТЯХ НЫНЕШНЕГО ДОРОЖНОГО СЕЗОНА

К очередному профессиональному празднику – Дню работников дорожного хозяйства – отрасль подошла с весьма внушительными результатами. Они – в каждодневных сводках о вводе очередного объекта строительства, реконструкции и ремонта автодорог. На территории России таких объектов, значимых для страны, регионов и муниципалитетов, сотни и даже тысячи. За ними – напряженный труд дорожников, которые в зной и ненастье выполняют свой профессиональный долг. От того, как они делают свою работу, зависят не только транспортная доступность населенных пунктов, качество и безопасность передвижения граждан, но и темпы развития экономики страны.

Сегодня в первую очередь им, простым дорожникам, мы благодарны за то, что автодорожные коммуникации, связывающие регионы, города и поселки, становятся лучше. А некоторые участки дорог, по которым можно без риска для жизни передвигаться с высокой разрешенной скоростью, по транспортно–эксплуатационному состоянию уже почти не уступают автомагистралям Европы.

Движение к нормативу

В текущем году **Росавтодор** планирует ввести в эксплуатацию 275,7 км федеральных автодорог после строительства и реконструкции, что на 19,5% превысит уровень 2017 года. Программой ремонтных работ по итогам 2018 года предусмотрен ввод в эксплуатацию около 8400 км трасс, что позволит довести протяженность федеральной дорожной сети в нормативе до 82,8% (примерно 41,9 тыс. км).

Воплощением самых смелых инженерных решений является строительство транспортного перехода через Керченский пролив. Досрочный ввод автодорожной части Крымского моста позволил открыть регулярное движение легковых автомобилей по нему уже в середине мая текущего года, а с первого октября стало возможно передвижение по мосту и грузового транспорта.

В течение нынешнего дорожного сезона продолжилось поэтапное создание современного автодорожного маршрута по направлению Краснодар – Новороссийск – Керчь, осуществлялось строительство ряда обходов городов, пересечений в разных уровнях с железнодорожными путями на наиболее загруженных участках. Велись работы по строительству и реконструкции транспортных развязок на автодороге М–7 «Волга» в Балашихе Московской области. К приоритетным направлениям отнесены строительные и ремонтные работы на федеральных автодорогах Сибири, Дальнего Востока, Северного Кавказа, Северо–Запада России.

Среди наиболее значимых объектов дорожного сезона – строительство участков федеральных автодорог Р–21 «Кола» в Карелии (424–445–й км), А–121 «Сортавала» в Ленинградской области (57–81–й км), транспортной развязки на 46– м км трассы А–104 в Московской области; реконструкция участков федеральных дорог – М–10 «Россия» в обход Твери, Р–258 «Байкал» в Бурятии (243–248–й км), подъездной дороги А–135 от трассы М–4 «Дон» к Ростову–на–Дону и другие.

К примеру, в начале июня в полном объеме запущено движение по обходу Твери – участку федеральной трассы М–10 «Россия» (156–178–й км). До реконструкции участок имел лишь три полосы движения с пересечениями в одном уровне и светофорным регулированием, что приводило к серьезным заторовым ситуациям, особенно на въездах в областной центр с региональных трасс. Благодаря реализации проекта число полос движения на дороге увеличено, построены две транспортные развязки на 164–м и 173–м км, реконструированы мосты через реки Тьмака и Межурка, а также путепровод через Октябрьскую железную дорогу.

Завершаются ремонтные работы на нескольких участках федеральной автодороги Р–504 «Колыма», соединяющей Республику Саха (Якутия) и Магаданскую область. В текущем году намечено отремонтировать более 80 км трассы, из них около 37 км – в Якутии и 43,6 км – в Магаданской области. Еще три участка общей протяженностью 20 км должны быть приведены в порядок в рамках работ по капитальному ремонту в Якутии. Также до конца нынешнего дорожного сезона на трассе «Колыма» дорожники ФКУ Упрдор «Вилюй» и ДСД «Дальний Восток» приведут в нормативное состояние 5 искусственных сооружений.

Ввод в эксплуатацию после реконструкции трех участков трассы М–7 «Волга» от Казани до Набережных Челнов общей протяженностью 31,1 км приурочен к открытию международной специализированной выставки «Дорога» в Казани. Эта трасса соединяет две основные агломерации республики – Казанскую и Набережночелнинскую. Специалисты расширили проезжую часть трассы с двух до четырех полос движения. На реконструированных участках установили 41,5 км металлического барьерного ограждения, более 500 дорожных знаков и 2 тыс. сигнальных столбиков, а также обустроили около 8 км линий наружного освещения.

Одним из приоритетов деятельности **Росавтодор**а в 2018 году по–прежнему является выполнение мероприятий по повышению безопасности движения. Запланировано ввести в эксплуатацию на федеральных трассах 424 км линий электроосвещения, установить 120 км металлического барьерного ограждения, 26 км тросового осевого и 11 км пешеходного ограждения, комплексно обустроить 118 пешеходных переходов.

По итогам 2019 года долю федеральных автодорог в нормативном транспортно–эксплуатационном состоянии планируется довести до 84,7%. Для достижения этой цели **Росавтодор**ом запланированы работы по ремонту и капремонту 7000 км федеральных трасс.

Качественные – значит безопасные

Второй год в России за счет федерального финансирования и средств консолидированного бюджета субъектов РФ продолжается реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКД). Одна из основных задач – приведение в нормативное состояние дорожной сети 38 крупнейших городских агломераций с населением свыше 500 тыс. человек. Помимо ремонта трасс проектом «БКД» предусмотрены мероприятия по ликвидации очагов аварийности. К концу 2018 года более чем в два раза должно сократиться количество аварийно опасных участков.

На реализацию мероприятий проекта в 2018 году направлено 65,4 млрд руб., 31,2 млрд из них – федеральные средства, 34,2 млрд руб. – средства региональных и местных бюджетов. До конца текущего года планируется отремонтировать 2934 дорожных объекта, показатель дорог в нормативе территорий–участников увеличить до 61,3% (на момент начала реализации проекта эта цифра была 38%). Это составит 31 тыс. км при общей протяженности дорожной сети агломераций 50 тыс. км.

В числе важных целей проекта – сокращение мест концентрации ДТП. В 2018 году этот показатель должен снизиться более чем на 70% от уровня 2016 года. Для этого на дорожной сети агломераций устанавливают новые светофорные объекты, дорожные ограждения, устраивают линии электроосвещения, остановочные площадки, островки безопасности.

В этом году при реализации проекта «БКД» был учтен прошлогодний опыт. Так, улучшилась исполнительская дисциплина проектных групп, заблаговременно началась подготовка к основным работам в субъектах РФ, а конкурсные процедуры прошли со значительным опережением графика прошлого года. Это позволило своевременно приступить к ремонтным работам на объектах.

В 2019 году федеральную поддержку в развитии дорожной сети получат не только 38 агломераций – их опыт будет распространен на другие территории. На федеральном уровне принято решение о расширении приоритетного проекта до национального. В настоящее время ведется подготовка программ дорожной деятельности субъектов РФ для обеспечения старта проекта в следующем году. Он получил название «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Срок его реализации – до 2024 года.

В рамках приоритетного проекта «БКД» в фокусе внимания были крупные города, где традиционно ситуация на дорогах наиболее сложная. Теперь стоит задача добиться изменений в регионах в целом, снизить количество перегруженных и аварийно опасных участков, постепенно поднять качество региональных дорог до федеральных требований. Национальный проект охватит 105 административных центров и городов с населением свыше 200 тыс. человек в 83 субъектах РФ. Протяженность дорожной сети городских агломераций в рамках этого проекта – более 90 тыс. км.

Стратегические задачи нацио-нального проекта вытекают из поручения Президента России по приведению в нормативное состояние региональных и местных автодорог. Их протяженность в начале текущего года составляла более 511 тыс. км. И только 43,1% из них отвечали нормативным требованиям. Для выполнения поставленных Президентом РФ задач к 2024 году необходимо привести в норматив около 40 тыс. км трасс. Исходя из планируемых расходов субъектов РФ на эти цели, определена общая потребность в средствах федерального бюджета, которые должны быть предоставлены регионам, – около 514 млрд руб. за 6 лет.

В рамках национального проекта «БКАД» также предусмотрены модернизация и расширение магистральной инфраструктуры. Для обеспечения связанности регионов и ликвидации узких мест предполагается строительство новых мостовых сооружений на федеральных и региональных трассах. Также будут восстанавливаться ветхие и аварийные мосты, в настоящее время их количество составляет 1241. Еще одной задачей является строительство автодорог в обход городов, что позволит вывести транзитный транспорт за пределы населенных пунктов и улучшить экологическую ситуацию в них. В планах создание 29 таких обходов. Также за 6 лет предусмотрено сооружение 514 путепроводов через железнодорожные пути. Эти меры призваны улучшить транспортное сообщение между крупными городами.

Прочность и надежность

Одной из главных задач для федеральных дорожников в настоящее время является обеспечение максимально длительных межремонтных сроков эксплуатации автодорог (до 12 лет на ремонт и до 24 лет на капремонт). Без применения инновационных технологий, качественных и современных материалов, четкого соблюдения технологий строительства, реконструкции и ремонта, усовершенствования существующей нормативной базы решить эту задачу невозможно.

Только за последние пять лет количество применяемых на федеральных трассах инноваций увеличилось на 60%. В настоящее время наиболее востребованными являются технологии, позволяющие повысить качество дорожных покрытий за счет увеличения их прочности и эксплуатационной надежности под большими динамическими нагрузками. Успешно развиваются методы, помогающие минимизировать последствия резких температурных перепадов и других природно–климатических воздействий на качество дорожной одежды. В текущем году подведомственными **Росавтодор**у ФКУ были применены свыше 27 инновационных технологий. Это методики, касающиеся как строительства и реконструкции автодорог, так и обеспечения безопасности движения, контроля выполнения работ.

Среди них – установка светофорных объектов на пешеходных переходах с кнопкой вызова (с программно–аппаратным комплексом для подключения к автоматизированной системе управления дорожным движением), устройство трехосной георешетки TriAx 160, работы по нанесению полимерной грунтовки по типу Colzumix, укладка битумно–полимерной ленты ВITAREL JЕТ, устройство акустических экранов из древобетона, применение битумной мастики «Битурэл» для заливки пазух в деформационных швах и многие другие технологии. Помимо внедрения инновационных методик на действующей сети федеральных автодорог широко используются технологии, которые доказали свою эффективность.

Частные инвестиции

В текущем году дальнейшее развитие получила сфера ГЧП, продолжилось привлечение в дорожные проекты частных инвестиций. К настоящему времени субъектами РФ в соответствии с методикой отбора проектов **Минтранса** России подготовлены перспективные региональные ГЧП–проекты. По пяти из них Правительственная комиссия по транспорту уже приняла положительные решения. Один из таких проектов – строительство автодороги в обход Хабаровска. Старт ему был дан 14 ноября прошлого года. Это первый и крупнейший ГЧП–проект в транспортной сфере на Дальнем Востоке.

Благодаря строительству этой автомагистрали транзитные грузовые потоки будут выведены за пределы краевого центра, что позволит не только разгрузить центральные улицы краевого центра, но и улучшить экологическую обстановку. Дорога станет первой в регионе, где будет разрешено движение с максимальной скоростью до 120 км в час, что позволит пропускать до 25 тыс. автомобилей в сутки. Проект включает строительство не только самой трассы, но и всех сопутствующих сооружений транспортной инфраструктуры. В плане возведение пяти новых транспортных развязок, 24 мостов и путепроводов.

Обход Хабаровска будет иметь стратегическое значение, поскольку даст возможность соединить между собой три федеральные трассы: А–370 «Уссури», Р–297 «Амур» и А–375 «Восток». Реализация проекта откроет новые возможности для формирования транспортной инфраструктуры, необходимой для интенсивного развития Дальневосточного региона. Объездная дорога соединит между собой все площадки территории опережающего роста «Хабаровск», в том числе и аэропорт «Новый», что удобно для резидентов.

К концу августа текущего года подрядчик выполнил 13% от всего объема работ, что соответствовало намеченному графику. Строительные работы были развернуты на всем протяжении трассы (около 27 км). Полным ходом шло устройство несущего слоя будущей автодороги, одновременно велось возведение нескольких мостовых переходов и развязок. На всех участках объекта были заняты свыше 200 единиц техники и более 500 специалистов.

Самые масштабные работы – устройство земляного полотна основного хода трассы и транспортных развязок. Из 10 млн кубометров грунта на начало сентября была отсыпана четвертая часть. Земляные работы, в частности, ведутся на участках в районе сел Гаровка и Ракитное, а также у поселка имени Горького. Здесь же строятся несколько путепроводов. До конца 2018 года должны быть завершены работы по переустройству коммуникаций. Завершить строительство транспортного обхода Хабаровска планируется в октябре 2020 года.

Другой проект государственно–частного партнерства, получивший поддержку из федерального бюджета, касается строительства моста через реку Чусовую в Пермском крае вместе с подходами: дорогой Пермь – Березники и восточным обходом Перми. Общая протяженность мостового перехода с подходами составит 12,2 км, длина моста через Чусовую – 1,5 км. Здесь будет четырехполосное движение, расчетная скорость – 120 км в час. Сдача объекта в эксплуатацию запланирована на 2021 год.

Масштабный проект даст дополнительный толчок к развитию интеграционных связей с регионами–соседями через развитие Центрального широтного коридора, представленного федеральной трассой Р–242 Казань – Пермь – Екатеринбург и автодорогой Пермь – Серов – Ханты–Мансийск – Сургут – Томск, имеющей потенциал трассы федерального значения, а также позволит перераспределить транспортные потоки на участке от Перми до Ханты–Мансийска с уменьшением перепробега более чем на 350 км.

Концессионное соглашение по реализации этого ГЧП–проекта было подписано в конце мая текущего года в рамках Петербургского международного экономического форума. Соглашение заключено между краевым правительством и ООО «Пермская концессионная компания». Концессионер должен будет построить новый мост через реку Чусовая параллельно с существующим, отремонтировать старый мост и реконструировать подходы к нему.

В настоящее время ведутся проектно–изыскательские работы по подходам к мостовому переходу через р. Чусовую на участках 20–22–й км и 22–25–й км трассы Пермь – Березники, а также 0–9–й км Восточного обхода Перми. Начались подготовительные работы по строительству моста. Проектная документация на объекты концессии была подготовлена в 2008–2014 годах, сейчас проводится ее корректировка. Положительное заключение Главгосэкспертизы на мост планируется получить к 1 декабря 2018 года, на подъезды к мосту – в I квартале 2019 года.

Решений о предоставлении федеральной поддержки ожидают еще несколько других региональных дорожных ГЧП–проектов.

Караван идет

Уже несколько лет **Росавтодор** занимается проектом создания федеральной автодорожной инфраструктуры для передвижения беспилотного транспорта. В этой работе задействованы не только российские автопроизводители, но и изготовители систем точного геопозиционирования, научные институты. Проект «Караван» носит международный характер, он учитывает мировые тенденции в данной сфере. В частности, особое взаимодействие налажено с коллегами из Финляндии, которые активно тестируют на территории своей страны трассу для автомобилей–беспилотников.

Еще в 2014 году между Федеральным дорожным агентством и Агентством транспорта Финляндии подписано соглашение об информационном обмене данными, в котором определены параметры и характер информации, используемой для обеспечения сервисов ИТС в международном транспортном коридоре Санкт–Петербург – Хельсинки. В состав данных для информационного обмена между сторонами были включены данные от дорожных метеостанций, о дорожных работах и происшествиях, а также информация о движении транспорта. А в апреле 2018 года **Росавтодор** и Агентство транспортной безопасности Финляндии «Трафи» подписали Меморандум о сотрудничестве в области развития интеллектуального транспорта и информационных технологий, что открывает новые возможности по реализации совместных проектов.

По прогнозам экспертов, к 2020 году в мире будут выпущены около 10 млн беспилотных автомобилей. Зарубежные страны уже давно тестируют такие транспортные средства. Если не начать готовить инфраструктуру для беспилотного транспорта, то его развитие в России будет искусственно сдерживаться. Поэтому отечественные специалисты ведут разработку нескольких сценариев движения автоматизированных транспортных средств, в каждом случае к развитию интеллектуальной дорожной инфраструктуры предъявляются свои требования.

В мае текущего года на специально подготовленном участке федеральной трассы А–290 Новороссийск – Керчь (автодорожный подход к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края) состоялся тестовый проезд беспилотных автомобилей. Это яркое завершение первого этапа проекта «Караван». На одном участке дороги, каждая по собственной программе, двигались пять единиц техники российского производства. Проезд осуществлялся без водителей.

После начала движения автомобили продемонстрировали разгон до максимальной скорости 40 км в час, перестроение из правого в левый ряд, проезд по транспортной развязке, распознавание дорожных знаков, объезд препятствий и торможение. Протяженность маршрута проезда каждой машины составила более 10 км.

Все транспортные средства показали высокое качество маневрирования и бесперебойное функционирование системы высокоточного спутникового позиционирования, а также системы «машинного зрения», обеспечивающего детекцию и распознавание объектов, разметки, дорожных знаков и анализ обстановки. Благодаря передаваемой навигационной информации точность позиционирования движения составляла 3–5 см.

Успешно проведенный тестовый заезд беспилотного транспорта – это совокупный результат работы дорожников, автопроизводителей, телекоммуникационных компаний, разработчиков инженерной инфраструктуры и систем связи, а также ученых научно–исследовательских институтов и ведущих отечественных технических вузов.

«Караван» предполагает оснащение к 2035 году российской федеральной сети автодорог, входящих в международные транспортные коридоры, инфраструктурой для беспилотного движения. Однако для этого необходимо разработать стандарты и другую нормативно–техническую документацию, которой пока в России нет. Тем не менее специалисты уже тестируют беспилотные автомобили на закрытых участках и заявляют о больших перспективах таких транспортных средств.

Трассам повышают статус

В текущем году продолжилась передача региональных трасс в федеральную собственность. Всего планом перспективного развития сети федеральных автодорог до 2031 года, разработанным **Минтрансом** России, предусмотрена передача в ведение **Росавтодор**а 17,57 тыс. км региональных трасс. Из них почти 2,3 тыс. км – в 2018 году.

В их числе автодорога межрегионального значения Оренбург – Орск – Челябинск. Маршрут играет важную роль в социально–экономическом развитии двух сопредельных субъектов РФ и расширении экономических связей между ними. Как отмечают эксперты, включение этой трассы в федеральную сеть позволит существенно повысить деловую и предпринимательскую активность регионов Урала.

В августе 2018 года на основании распоряжений **Росавтодор**а была включена в подведомственную сеть ФКУ Упрдор «Каспий» в Чеченской Республике региональная трасса протяженностью 111 км Грозный – Кизляр. Она получила статус федеральной подъездной дороги к Грозному от трассы Р–215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала.

Положительное решение по вопросу передачи в федеральную собственность принято также по ряду региональных автодорог Республики Карелия. В их числе трасса Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – граница с Финляндией протяженностью 244 км. Рассматривается также возможность присвоения федерального статуса дорогам Ихала – Райвио – гос-граница (27,1 км), Петрозаводск – Ошта (103,3 км), а также Медвежьегорск – Великая Губа и Великая Губа – Оятевщина. Последние две ведут к Кижскому погосту, входящему в список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО.

В перечень автодорог, подлежащих передаче в собственность РФ в 2018–2021 годы, включена также трасса общего пользования Ульяновск – Димитровград – Самара общей протяженностью 184,7 км, расположенная на территории Самарской и Ульяновской областей. Решением Правительственной комиссии по транспорту в ближайшие несколько лет в федеральную собственность будет также передано несколько дорог, проходящих по территории Вологодской области: Лодейное Поле – Вытегра – Прокшино – Плесецк – Брин–Наволок; Крестцы – Окуловка – Боровичи – Устюжна; Нижний Новгород – Шарья – Великий Устюг; Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово, а также автомобильный обход Вологды.

Передача значительного количества региональных дорожных объектов в федеральную собственность позволит субъектам РФ сэкономить колоссальные средства, направив их на строительство, ремонт и реконструкцию других дорог, реализацию новых инфраструктурных проектов.

По мнению экспертов, изменение статуса автодорог, безусловно, положительным образом скажется на их содержании. Важно и то, что на федеральных трассах значительно быстрее развивается придорожный сервис, в том числе мобильная связь, сеть АЗС, охраняемых стоянок для автомобилей, медицинских пунктов и мест отдыха для водителей транспортных средств, что особенно важно при соблюдении ими режима труда и отдыха. Следовательно, передача территориальных дорог в федеральную собственность отразится и на безопасности движения.

<http://transportrussia.ru/item/4588-dorozhniki-sveryayut-chasy.html>

### ТАСС; 2018.10.18; ГЛАВА БУРЯТИИ ПРЕДЛОЖИЛ ВКЛЮЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА ЧЕРЕЗ УДУ В НОВЫЙ НАЦПРОЕКТ

Глава Бурятии Алексей Цыденов предложил включить строительство третьего моста в городе Улан-Удэ через реку Уда стоимостью около 5,5 млрд рублей в новый нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», рассчитанный на 2018-2024 годы. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе правительства Бурятии.

Вопрос о строительстве моста на большой пресс-конференции президента РФ Владимира Путина 14 декабря 2017 года подняла журналистка из республики. Позже стало известно, что глава государства поручил правительству решить вопрос по этому объекту.

«Строительство третьего моста через реку Уда и Транссибирскую магистраль в створе улиц Сахьяновой и 3-я Транспортная можно реализовать в рамках нового проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», согласно указу президента», - приводит слова Цыденова из выступления на форуме «Дороги» в Казани пресс-служба камбина.

В этом году по итогам конкурсного отбора заключен контракт с «Промгражданпроектом» на разработку в течение 2019 года проектно-сметной документации с учетом дорожных развязок. По предварительным данным, длина конструкции составит 220 метров, на мосту будет организовано четырехполосное движение транспорта. Ожидается, что строительство обойдется властям республики примерно в 5,5 млрд рублей.

Цыденов пояснил, что Улан-Удэ разделен на три части двумя реками - Селенгой и Удой, которая впадает в Селегу. «На самом деле город разделен еще и железной дорогой. На двух существующих мостах пробки практически круглые сутки, и проект - мост и развязка - решает сразу множество задач, связанных с транспортным сообщением в городе» - отметил глава региона.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» создан по указу президента России. Он включает в себя четыре федеральных проекта - «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги не общего пользования Минобороны РФ». Форум «Дороги» проходит в Казани с 16 октября по 18 октября, его официальное открытие состоялось в среду. В рамках форума представители дорожной отрасли обсуждают проблемы и перспективы ее развития, также состоялась коллегия «**Росавтодор**а» об итогах деятельности в 2017 году.

<https://tass.ru/ekonomika/5688182>

### ТАСС; 2018.10.18; ТРАССУ В ФИНЛЯНДИЮ РЕКОНСТРУИРУЮТ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА €4,5 МЛН

Автодорогу от Мурманска до госграницы с Финляндией реконструируют в рамках программы «Коларктик». Как сообщает в четверг пресс-служба регионального правительства, общий бюджет проекта €4,5 млн, 15% из них составят средства госпрограммы Мурманской области «Развитие транспортной системы».

«Проектная заявка Мурманской области была одобрена для финансирования в рамках программы приграничного сотрудничества «Коларктик» 2014-2020 годов», - сообщает пресс- служба.

Подписание грант-контракта на обустройство и ремонт дороги Кола - Верхнетуломский - пункт пропуска «Лотта» состоится 1 ноября. Ведущим партнером проекта выступает Мурманскавтодор, партнерами - мурманский региональный Центр управления проектами и финский Центр транспорта, экономики и окружающей среды Лапландии.

Проект включает как ремонт дорожного полотна, так и обустройство элементами безопасности, сроки его реализации не уточняются.

В июле этого года Госдума РФ ратифицировала три соглашения, регулирующие программы приграничного сотрудничества РФ и ее субъектов на северо-западных рубежах, в том числе «Коларктик» на период 2014-2020 годов бюджетом около €50 млн. Программа направлена на решение общих вызовов приграничных территорий посредством реализации совместных проектов Мурманской и Архангельской областей, Ненецкого автономного округа, а также приграничных территорий Финляндии, Швеции и Норвегии. К финансированию отобраны 14 проектов с участием организаций Мурманской области, семь из них направлены на защиту природы.

Ранее в рамках программы был успешно реализован проект по реконструкции второй на территории Мурманской области трассы в Финляндию - автомобильной дороги Кандалакша - Алакуртти - КПП «Салла».

<https://tass.ru/ekonomika/5690915>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.18; СИСТЕМУ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ГРУЗОВИКОВ СИНХРОНИЗИРУЮТ С РЕГИОНАМИ

Систему автоматического весогабаритного контроля грузовиков (АСВГК), которая будет создана на федеральных трассах, надо синхронизировать с региональной сетью. Такое мнение высказал первый замглавы **Минтранса** Иннокентий Алафинов в кулуарах Международной специализированной выставки «Дорога 2018».

Стоит задача установить на федеральной дорожной сети 400 рамок весогабаритного контроля. В нацпроекте «Безопасные качественные дороги» на региональной сети должно быть установлено 366 рамок.Три участка трассы М-7 открыли после реконструкции

**Минтранс** готов оказать властям субъектов РФ помощь, разработать методические рекомендации, рассказать, как работает программное обеспечение.

«Как только появится система весового контроля на федеральном уровне, те, кто нарушает закон, не соблюдает нормативы по весу и габаритам грузовиков, убегут на региональную сеть. Поэтому вопрос весогабарита надо синхронизировать с регионами», - сказал Алафинов.

<https://rg.ru/2018/10/18/sistemu-vesogabaritnogo-kontrolia-gruzovikov-sinhroniziruiut-s-regionami.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РОМАНОВА; 2018.10.19; ЛЕТИШЬ? ПЛАТИ; НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО БУДУТ ТРАТИТЬ 5 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Нарушил Правила дорожного движения - прими участие в строительстве новой дороги или ремонте старой. Именно так в скором времени будут поступать автомобилисты, чья езда в обход правил была зафиксирована на территории Подмосковья. Депутаты Мособлдумы приняли поправки, перенаправившие штрафы за нарушение ПДД в дорожный фонд области.

Прежде они перечислялись просто в доходную часть бюджета и тратились на исполнение множества региональных полномочий. Но деньги, поступающие в дорожный фонд, можно использовать лишь на дорожные нужды - например, на обеспечение безопасности дорожного движения, ремонт и содержание автомобильных дорог. «По нашим оценкам, ежегодно в бюджет региона от штрафов поступает порядка 5 миллиардов рублей», - заявил **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Подмосковья Алексей Гержик.

Новые правила начнут действовать с 1 января 2019 года. Они распространяются на все штрафы, в том числе и те, что зафиксированы с помощью работающих в автоматическом режиме видеокамер. А их, напомним, на дорогах области только в этом году стало в шесть раз больше. По данным **минтранса**, сегодня на территории региона за соблюдением Правил дорожного движения следят порядка 1,3 тысячи комплексов фото- и видеофиксации правонарушений. Есть среди них и такие, что способны одновременно фиксировать сразу пять видов нарушений - превышение скорости, проезд на красный свет, заезд за стоп-линию, поворот из дальнего ряда и запрещенный поворот налево. Они установлены на сложных перекрестках и не определяются гаджетами.

А 5 миллиардов рублей, на которые со следующего года стараниями неаккуратных автомобилистов может пополниться дорожный фонд региона, лишними уж точно не будут. Они помогут еще увеличить объем дорожного ремонта или, к примеру, установить больше тросовых ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки областных трасс. Их сейчас делают из ярких и долговечных композитных материалов, которые хорошо заметны в любое время суток, износостойки и отлично справляются с предупреждением аварий. Первое такое ограждение установили на самых аварийных участках дорог в Богородском городском округе - и лобовые столкновения на этих участках исчезли полностью.

<https://rg.ru/2018/10/18/reg-cfo/na-dorogi-v-podmoskove-dopolnitelno-potratiat-5-milliardov-rublej.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2018.10.19; ПОЧИНИТЬ 101-Й КИЛОМЕТР; КУДА ПРИЕДЕТ ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА, ЖИТЕЛИ ВЫБИРАЮТ САМИ

Сезонная кампания дорожного ремонта в Подмосковье подходит к концу. В этом году было отремонтировано 3,4 тысячи километров региональных и муниципальных дорог. «Мы выделили на это большие деньги, порядка 27 миллиардов рублей. Был проведен рекордный объем работ и изменения, которые происходят на наших дорогах, очевидны», - отмечает губернатор Московской области Андрей Воробьев.

У ремонтной кампании этого года есть несколько явных особенностей. Первая и самая главная - власти в семь раз увеличили количество дорог, включенных в программу ремонта по результатам голосования жителей на портале «Добродел». Прямиком с «Добродела» в программу перекочевали 639 дорог, что составляет 25% от всего ремонтируемого объема. И теперь стало заметно, что в общей массе дорожных работ много внимания уделяется именно муниципальным дорогам - а жители, как правило, голосуют не за трассы и магистрали, а за пути, ведущие к их домам и дворам. Кстати, до 2 ноября на портале идет голосование по тем дорогам, которые будут чиниться в следующем году, так что у каждого жителя области еще есть возможность приобщиться к народному списку ремонта.

«В этом сезоне впервые мы начали массово переводить дороги из грунта в асфальт», - продолжает рассказывать об особенностях ремонтной кампании **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры области Алексей Гержик. Асфальтовое покрытие получили 158 дорог общей протяженностью более 160 километров. Сложно представить, но грунтовки в регионе до сих пор есть даже в городах, не говоря уж о сельской местности. В частности, 1-й Нарский переулок городского округа Серпухов, к слову, претендующего на включение в национальный туристический маршрут «Золотое кольцо России», до недавнего времени представлял собой грунтовую дорогу с ямами, засыпанными бытовым мусором.

В следующем году будет отремонтировано не менее 100 дорог, ведущих к дачным товариществам

Еще 98 дорог или 107 километров нового асфальта появились на подъездах к садоводческим товариществам. И это, по словам Гержика, сделало легким и приятным путь до дачных участков почти для 258 тысяч человек.

На 2019-й запланировано продолжение дачного дорожного строительства. «Будет отремонтировано не менее 100 дорог, ведущих к СНТ», - пообещал министр. Это стало возможным благодаря совместной программе Москвы и области по улучшению инфраструктуры дачных товариществ. В частности, по этой программе столица за три года выделит из своего бюджета 3,3 миллиарда рублей, которые будут использованы на строительство, ремонт или реконструкцию дорог, связывающих СНТ, где в дачный сезон проживает много москвичей, с крупными автодорогами Подмосковья. Первый транш в размере 1 миллиарда рублей был успешно освоен в этом году.

Новшеством ремонтной кампании следующего года станет отдельная программа по тротуарам. Тоже большая проблема подмосковных городов, где многие дороги представляют собой одну проезжую часть. Причем изначально-то тротуары были, но их поглотило расширение дорожной сети - ее проводили, потому что массовая застройка жильем привела к катастрофической нехватке дорог... А расширять их из-за этой же самой застройки было особо некуда - вот под удар и попали тротуары. Но в 2019 году в муниципалитетах построят более 200 километров новой тротуарной сети, пообещали областные власти.

Кстати

В ближайшие пять лет в Подмосковье будут построены 70 крупных дорожных объектов, общий объем строительства составит порядка 150 миллиардов рублей, сообщил Алексей Гержик журналистам. В числе ближайших он назвал мост через Волгу в Дубне, который планируется сдать в декабре этого года, и путепроводы в Балашихе и Реутове - они будут построены в следующем году.

<https://rg.ru/2018/10/18/reg-cfo/opros-podmoskovnye-zhiteli-chashche-zaprashivali-remont-podezdnyh-dorog.html>

### RNS; 2018.10.18; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НЕЛЕГАЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ОШТРАФОВАЛИ НА 4,2 МЛН РУБЛЕЙ

ИП Матрасулов нелегально перевозил пассажиров из Дзержинска в Нижний Новгород, за что был привлечен к ответственности. Ранее перевозчик неоднократно попадался на нарушениях, пишет Newsnn.ru со ссылкой на администрацию региона.

В сообщении поясняется, что 18 октября сотрудники **Минтранса** и правоохранители провели масштабную проверку перевозчиков, которые работают на маршруте Нижний Новгород – Дзержинск. В ходе проверки был обнаружен принадлежащий ИП микроавтобус, который перевозил пассажиров, не имея маршрутной карты.

В отношении задержанного водителя был составлен акт о нарушении. Однако это не первое нарушение, совершенное данным ИП. В 2017-2018 годах ему было вынесено 17 постановлений. Сумма наложенных штрафов достигла 4,2 млн руб.

Ранее 56orb.ru сообщал, что компанию «Уральский бройлер» в Оренбургской области оштрафовали на 12 тыс. руб. за нарушение ветеринарных правил.

<https://rns.online/regions/V-Nizhegorodskoi-oblasti-nelegalnogo-perevozchika-oshtrafovali-na-42-mln-rublei-2018-10-18/>

### ТАСС; 2018.10.18; ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА НА ПЯТНИЦКОМ ШОССЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Четыре человека пострадали в ДТП с участием легкового автомобиля и автобуса на Пятницком шоссе в Подмосковье. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе ГУ МВД по Московской области.

«На 4-м километре Пятницкого шоссе произошло столкновение автомобиля Kia и рейсового автобуса. Пострадали трое пассажиров автобуса и один человек из легковой машины», - сказали в пресс-службе. Другие обстоятельства происшествия не сообщаются.

По факту произошедшего начата доследственная проверка.

<https://tass.ru/proisshestviya/5690881>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» В III КВАРТАЛЕ ВЫРОСЛИ НА 7,6%, ОБЪЕМ ДОХОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК УВЕЛИЧИЛСЯ НА 6,8%

- Перевозки контейнеров ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN) (в том числе на платформах других компаний) в III квартале 2018 года выросли на 7,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 492 тыс. TEU, сообщил железнодорожный оператор.

При этом объем доходных перевозок в III квартале 2018 года увеличился на 6,8%, до 401 тыс. TEU.

«В отчетном периоде на результаты работы компании положительное влияние оказал продолжающийся рост российского рынка железнодорожных контейнерных перевозок, преимущественно за счет увеличения международных перевозок на фоне позитивной макроэкономической динамики», - указано в сообщении «Трансконтейнера».

Объем контейнерных перевозок с использованием вагонного и контейнерного парка компании за 9 месяцев вырос на 5,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 1,384 млн TEU, главным образом за счет роста транзитных перевозок, говорится в сообщении.

Перевалка контейнеров на терминалах компании за отчетный квартал увеличилась на 1,7%, до 345тыс. TEU. Отставание темпов роста по сравнению с общей динамикой компания связывает с закрытием нескольких терминалов в Московском регионе в связи с «желанием властей сократить число терминалов в центральной части города».

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 25 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

Контрольный пакет акций принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (99,84% - у ОАО «Российские железные дороги»). Еще 25,07% акций оператора владеет транспортный холдинг FESCO (головная компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH) ) группы «Сумма» Зиявудина Магомедова и его партнеров. 24,5% - у ООО «Енисей Капитал» Александра Абрамова и Романа Абрамовича. Остальные акции (0,43%) находятся в свободном обращении.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ НА Ж/Д КУРАГИНО-КЫЗЫЛ ТРЕБУЕТ КОРРЕКТИРОВКИ, НО НАЧАТЬ СТРОИТЬ МОЖНО - МИНСТРОЙ РФ

Начать строительство железной дороги в Туву возможно, однако проектная документация требует масштабных корректировок, заявил первый замминистра строительства и ЖКХ РФ Леонид Ставицкий на совещании в Новосибирске в четверг.

«Принципиально могу сказать следующее. Два процесса (одновременно - ИФ): и начало строительства, и масштабные корректировки - это достаточно сложно, но возможно», - заявил Л.Ставицкий.

Он пояснил, что после корректировки документации на трассе изменится количество переходов через водные преграды.

«К сожалению, у нас сегодня проектное дело находится на достаточно низком уровне. Качество проектной документации, которая поступает на экспертизу, низкое. (...) Вчера я провел совещание с замгендиректора компании, которая является генподрядчиком по строительству и реализации крупнейшего инфраструктурного проекта по строительству ж/д дороги Элегест-Кызыл-Курагино. Мы обсудили все точки риска и весь комплекс вопросов, касающихся реализации этого проекта, и параллельно необходимые корректировки проектно-сметной документации», - пояснил замминистра.

Проект создания линии длиной 410 км и стоимостью 192,4 млрд рублей будет реализовываться по концессии сроком на 30 лет. Начало фактического строительства магистрали неоднократно переносилось, последний раз назывался срок - октябрь 2018 года. Концедентом должен выступить **Росжелдор**, концессионером - SPV-компания, в которой по 47,5% - у «Тувинской энергетической промышленной корпорации» (ТЭПК) Руслана Байсарова, владеющей лицензией на Элегест, и УК «Лидер», еще 5% - у ОАО «Российские железные дороги». 15% инвестиций придется на собственные средства концессионера, остальное SPV займет. Плановый объем перевозок - 15 млн тонн в год.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2018.10.18; ПОЕЗД НА КОЛЫМУ ЗАСТРЯЛ В ЯКУТИИ; СТАНЦИИ НИЖНИЙ БЕСТЯХ ЗАОЧНО ПРИСВОИЛИ СТАТУС КОНЕЧНОЙ

Проект строительства железной дороги до Магадана не прошел отбор в Минэкономразвития РФ. Пресс-служба министерства обосновала этот факт очень коротко: «из-за отсутствия технико-экономических показателей». Между тем у отказа от проекта есть предыстория, связанная совсем с другой стройкой.

Около десяти лет назад необходимость и возможность прокладки рельсов до Магадана казалась настолько очевидной, что проект включили в федеральную стратегию развития транспорта, рассчитанную до 2030 года. В то время железную дорогу уже подводили к Якутску - точнее, к расположенному на противоположном берегу реки Лена поселку Нижний Бестях. Эту станцию рассматривали как промежуточную на пути к столице Колымского края. Казалось, уже ничто не сможет помешать тому, что одноколейная пуповина свяжет весь северо-восток России (по одному из вариантов предусматривалось ответвление от магистрали на Чукотку) с системой путей сообщения страны.

В 2011-м Геннадий Алексеев, в то время первый вице-премьер правительства Якутии, заявил:

- В декабре 2012 года, согласно госконтракту, будет полностью завершено строительство железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск до станции Нижний Бестях. И необходимо сразу же начинать строить железную дорогу от станции Нижний Бестях на Магадан.

Чиновник обосновал это необходимостью сохранить коллектив железнодорожных строителей, который был собран со всей России. Если допустить хотя бы небольшой перерыв, получившие опыт работы в условиях Севера предприятия найдут себе другие дела, и попробуй потом собери их снова.

Надо было только завершить строительство линии до Нижнего Бестяха. На объекте стоимостью около 50 миллиардов рублей оставалось освоить менее двух миллиардов. Однако на завершающей стадии начались трения между заказчиком и генподрядчиком, компанией «Трансстрой». Стройка встала. И простояла почти шесть лет!

После длительной судебной тяжбы генподрядчика заменили на АК «Железные дороги Якутии». До конца нынешнего года линию обещают официально сдать в эксплуатацию, а во втором полугодии 2019-го по ней, наконец, наладят перевозки пассажиров.

- Физически железная дорога готова будет принимать пассажирские поезда уже в конце декабря этого года. Но после подписания всех необходимых актов нужно время для присвоения кода станции Нижний Бестях и решения многих других важных задач. Заблаговременно, пока дорога считается объектом незавершенного строительства, это сделать нельзя. Хотя, конечно, мы ведем определенную подготовительную работу - от составления расписания до закупки пассажирских вагонов, - рассказала «РГ» руководитель отдела маркетинга и договорной работы «Железных дорог Якутии» Людмила Ефремова.

По оценке заместителя генерального директора компании Алексея Местникова, строительство путей и земляного полотна выполнено сейчас на 90 процентов. До полной готовности доведены такие сооружения, как мосты и водопропускные трубы. Ждет первых пассажиров давно построенный и даже успевший подвергнуться ремонту вокзал в Нижнем Бестяхе. В целом готовность объекта составляет 94 процента.

История долгостроя века, как называют эту дорогу в Якутии, близка к завершению. Но Нижнему Бестяху уже не суждено в обозримом будущем стать промежуточным пунктом на пути до Магадана. Минэкономразвития РФ, забраковавшее идею прокладки рельсов на Колыму, по сути, присвоило этой станции статус конечной.

Отсутствие технико-экономических показателей, послужившее поводом для отказа от колымского проекта, десять лет назад не стало препятствием для включения его в федеральную стратегию. Что изменилось за эти годы? Во-первых, в стране теперь меньше денег на инвестиции. Во-вторых, федеральные власти приобрели опыт строительства железной дороги, вымотавший нервы всем участникам процесса. Скорее всего, на решение министерства повлияла сумма этих знаний: есть риск получить такой долгострой, рядом с которым проблемы с якутской стройкой покажутся игрой в песочнице.

Линия в Якутии обошлась государству примерно в 47 миллиардов рублей. Стоимость дороги на Колыму в ценах 2007 года составляла 377,2 миллиарда, а сегодня она вылилась бы в добрые полтриллиона. Протяженность многострадальной дороги Томмот - Нижний Бестях - 439 километров, и ее строят уже 13 лет. Путь до Магадана в четыре раза длиннее…

<https://rg.ru/2018/10/18/reg-dfo/zheleznuiu-dorogu-do-magadana-iskliuchili-iz-planov.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; ПРОДЛЕНИЕ УЧАСТКА ВСМ ДО УРАЛА СТАНЕТ ЗАДАЧЕЙ ПОСЛЕ 2024 ГОДА - МИНТРАНС

Продление строительства участка высокоскоростной ж/д магистрали (ВСМ) до Урала станет задачей следующей «шестилетки» после 2024 года, сообщил журналистам первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов.

«По мере исполнения комплексного плана в 2019-2024 года (можно - ИФ) ставить себе амбициозные задачи по продлению ВСМ до Урала в следующую шестилетку», - сказал И.Алафинов.

В сентябре власти Челябинской области рассчитывали на включение проекта строительства высокоскоростной магистрали Челябинск-Екатеринбург в магистральный план развития инфраструктуры.

«Мы дорабатываем обосновывающие документы, которые позволят довключить наш проект в федеральный план модернизации и развития инфраструктуры и добиться привлечения федерального финансирования в случае возникновения дополнительных резервов бюджета. Этой работой совместно с коллегами из Свердловской области будет заниматься лично губернатор Борис Дубровский», - заявлял вице-губернатор Челябинской области Руслан Гаттаров.

«Наш проект включен в транспортную стратегию России, мы убеждены в его необходимости. В ноябре станет известно место проведения всемирной выставки ЭКСПО 2025. Если победит Екатеринбург, вопрос о ВСМ встанет очень остро. Без этой дороги и инфраструктурного плеча Челябинска Екатеринбургу будет сложно выполнить обязательства по приему нескольких десятков миллионов посетителей за полгода», - сообщил Р.Гаттаров.

Ранее Б.Дубровский отмечал, что у уральских компаний и предприятий есть практически все компетенции для реализации проекта.

Периметр концессии включает создание новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали и сопутствующей инфраструктуры. Общее расстояние между конечными станциями составит около 218 км, а время в пути будет занимать не более 1 часа 10 минут. Завершить строительство и ввести магистраль в эксплуатацию планируется в 2024 году.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5689481>

<https://www.m24.ru/news/transport/18102018/50554>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; 2018.10.19; НЕ ПОВЫСИШЬ – НЕ ПОЕДЕШЬ; ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ ПРИШЛОСЬ СОГЛАСИТЬСЯ НА РОСТ ТАРИФОВ ОАО РЖД

Несмотря на обещания ОАО РЖД отменить с 2019 года экспортную надбавку к тарифам в размере 8%, она может быть продлена до 2025 года, и на это согласились потребители. Исключение сделано для алюминия, субсидируемого из-за санкций, и нефтепродуктов, которые нужно вернуть на железную дорогу. Позиция рынка выглядит парадоксальной, но вызвана тем, что ОАО РЖД показало в финансовой модели брешь на 2 трлн руб., которая может напрямую повлиять на интересы грузоотправителей. В итоге около 300 млрд руб. дефицита монополия намерена покрыть за счет грузовых тарифов, а ФАС, по данным “Ъ”, готова ей в этом помочь.

По данным источников “Ъ”, на заседании Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД 17 октября был принят ряд предложений по увеличению тарифов монополии. Исходно на повестку был поставлен вопрос о долгосрочной программе развития ОАО РЖД до 2025 года (ДПР), однако незадолго до заседания в монополии поставили тарифный вопрос, и мероприятие посетил лично ее глава Олег Белозеров.

В презентации ОАО РЖД говорится, рассказывает собеседник “Ъ” среди грузоотправителей, что на выполнение всех пунктов ДПР, которые уже согласованы с потребителями, не хватает около 900 млрд руб. И либо компания сократит планы по развитию и увеличению грузооборота, либо нужно найти деньги. Две трети бреши в ОАО РЖД готовы закрыть своими силами, для остального нужно повышать тарифы.

Другой собеседник “Ъ” уточняет, что на самом деле дефицит составляет около 2 трлн руб., из них 1 трлн руб. приходится на государственные решения (в том числе сокращение господдержки примерно на 300–400 млрд руб.) и рост цен, а еще около 1 трлн – на ухудшение грузовой базы и снижение кредитоспособности, вызванное уменьшением денежного потока.

На голосование было вынесено сохранение до 2025 года права ОАО РЖД на введение экспортной надбавки в размере до 8%.

Исключение сделано только для нефтепродуктов (для привлечения грузов) и для алюминия (для поддержания «Русала»).

Потребители с перевесом в полтора раза проголосовали за продление надбавки. Также они одобрили сохранение в базе тарифа до 2025 года надбавки в 1,5%, предоставленной монополии в 2018 году. В ОАО РЖД от комментариев отказались.

В контексте истории взаимоотношений ОАО РЖД с клиентами результат голосования выглядит удивительно. В 2016 году потребители согласились предоставить монополии первую целевую тарифную надбавку – 2% на капремонт инфраструктуры. Однако в правительственном решении было четко оговорено, что уже в 2018 году надбавка должна быть изъята из базы индексации. В ноябре 2017 года в ОАО РЖД попросили потребителей поддержать сохранение надбавки в 1,9%, пообещав массу уступок, в том числе снизить экспортную надбавку в 2018 году с 10% до 8% и добиться от государства компенсации расходов, связанных с изменением законодательства (в том числе ростом акцизов, который сейчас приводят как аргумент в пользу повышения тарифов). Потребители согласились, но также потребовали обнулить экспортную надбавку с 2019 года. В конце 2017 года, сохранив надбавку в 2% в базе, монополии выдали новую надбавку на 2018 год – 1,44% на компенсацию изменений законодательства. Таким образом, вместо обещанной компенсации из бюджета затраты переложили на потребителей. Эту надбавку, срок действия которой был ограничен 2022 годом, сейчас превращают в 1,5% и устанавливают до 2025 года.

«Несмотря на соглашение в 2017 году с советом об индексации «инфляция минус» до 2025 года, перевозчик не может выполнить обязательства и обратился за дополнительным повышением»,– подчеркивает один из потребителей. Другой собеседник “Ъ” объясняет, что порядка 400 млрд руб. экономии может дать сокращение проектов развития, не вызывающих генерацию грузов, но дальше придется уже резать проекты, нужные грузоотправителям. Закрыть дефицит за счет субсидий с учетом уже состоявшегося урезания господдержки «представляется маловероятным». Объем дополнительного финансирования, которое руководство монополии пытается получить у грузоотправителей,– порядка 300 млрд руб. до 2025 года. Таким образом, клиенты ОАО РЖД были фактически приперты к стенке, говорит собеседник “Ъ”.

Параллельно обсуждение тарифов ОАО РЖД идет в ФАС. Источник “Ъ” в отрасли говорит, что за час до заседания Совета потребителей внезапно было назначено совещание в службе. Другой собеседник рассказал “Ъ”, что в проекте приказа по индексации тарифов ОАО РЖД помимо продления надбавки в 1,5% и экспортной надбавки в 8% описаны отмена схем для инновагонов, повышение на 8% тарифов на порожний пробег на длинных плечах (3,5 тыс. км и более), сокращение льгот на дальние перевозки контейнеров (с 0,47 до 0,6 для дистанций свыше 4 тыс. км), угля (с 0,4 до 0,44 на 3,5 тыс. км и более на экспорт), металлов и чугуна (с 0,45 до 0,6 на 5 тыс. км и более). В ФАС внутренние совещания не комментируют, а по содержательной части пояснили, что прорабатывают проект приказа по индексации по формуле «инфляция минус» и рассмотрят «предложения потребителей и вагонных операторов по точечному сокращению дискриминационных скидок в прейскуранте».

<https://www.kommersant.ru/doc/3773670>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; НМТП ПОДАЛ В ВС РФ НАДЗОРНУЮ ЖАЛОБУ ПО СПОРУ С ФАС О ТАРИФАХ В ПОРТУ НОВОРОССИЙСК

ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) обратилось в президиум Верховного суда (ВС) РФ с жалобой на решение суда по спору с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ о тарифообразовании в порту Новороссийск, сообщается в материалах картотеки арбитражных дел.

Надзорная жалоба подана 17 октября, дата предварительного рассмотрения пока не определена.

Первая инстанция Верховного суда РФ 3 октября поддержала ФАС в споре с НМТП по делу о тарифах в Новороссийске и Приморске. На заседании суд рассматривал две кассационных жалобы ФАС на решения нижестоящих судебных инстанций.

Как сообщалось, суды трех нижестоящих инстанций ранее признали недействительным решение ФАС в отношении ПАО «НМТП» (MOEX: NMTP) о перечислении в бюджет дохода в 9,74 млрд руб., полученного в результате злоупотребления доминирующим положением на рынке, и о переводе тарифов стивидора в рубли.

Согласно резолютивному определению первой инстанции Верховного суда, решение нижестоящих судов в отношении ПАО «Новороссийский морской торговый порт» было отменено, дело отправлено на новое рассмотрение в Арбитражный суд Москвы.

Решение нижестоящих судов по тарифам «дочки» НМТП - ООО «Приморский торговый порт» в порту Приморск было также отменено. ПТП в понедельник обратился в ВС ТФ с надзорной жалобой, дата предварительного рассмотрения пока не определена.

ФАС после того, как Верховный суд РФ поддержал ведомство, высоко оценила свои шансы в дальнейших судебных спорах с НМТП. «Раз отменили решение о незаконности, значит, у нас очень неплохие шансы доказать свою правоту», - заявлял замглавы ФАС Сергей Пузыревский.

В порту в свою очередь заявляли, что НМТП продолжит отстаивать позицию по тарифообразованию. «По итогам заседаний Верховного суда позиция группы НМТП не изменилась. Мы считаем претензии ФАС к НМТП и ПТП необоснованными. И продолжим отстаивать эту позицию во всех инстанциях»,- сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе порта.

После завершения сделки по выкупу у группы «Сумма» доли в Novoport Holding (владеет 50,1% НМТП), «Транснефть» (MOEX: TRNF) в настоящее время контролирует 62% ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Государство владеет 20% акций НМТП, «Сумме» напрямую принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%. Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; СУД НЕ УДОВЛЕТВОРИЛ ЖАЛОБУ «ДОЧКИ» НМТП НА РЕШЕНИЕ ФАС ПО ПОРТОВЫМ УСЛУГАМ В ПРИМОРСКЕ

Тринадцатый арбитражный апелляционный суд отказал в удовлетворении жалобы ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в группу «Новороссийского морского торгового порта» (MOEX: NMTP), НМТП) к управлению ФАС Ленинградской области относительно регламента по обработке судов на причалах порта, передал корреспондент «Интерфакса» с заседания суда.

«Решение Арбитражного суда Петербурга и Ленинградской области (предыдущая инстанция - ИФ) оставить в силе, апелляционную жалобу - без удовлетворения», - сказал судья.

Жалоба была принята к производству 29 августа текущего года. ПТП просил суд признать незаконными решения и предписания антимонопольного ведомства по поводу организации работы морпорта Приморск.

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленобласти 12 июля отказал «Приморскому торговому порту» в иске к областному УФАС. Истец аргументировал тем, что управление превысило полномочия, так как в его компетенцию не входит рассмотрение дел в морском судоходстве. Сторона ответчика отмечала, что антимонопольное ведомство рассматривало сам факт нарушения конкуренции при допуске к оказанию услуг по буксировке.

Ранее сообщалось, что ФАС РФ грозит «Приморскому торговому порту» оборотным штрафом и дисквалификацией генерального директора. ООО было признано виновным в злоупотреблении доминирующим положением по жалобе АО «Роснефтефлот» (входит в «Роснефть» (MOEX: ROSN)), которое считает, что порт издал антиконкурентное руководство по обработке судов на морском терминале.

В частности, документ требует от контрагентов обязательного потребления швартовых услуг, а также предъявляет жесткие требования к оборудованию, численности и к членам экипажей буксиров. Для компаний, ведущих деятельность в порту, неисполнение требований чревато срывом контрактных обязательств, поскольку они могут быть не допущены к погрузочно-разгрузочным работам в акватории порта, отмечало ведомство.

ФАС согласилась с позицией «Роснефтефлота» в том, что положения этого документа направлены на ограничение конкуренции между хозяйствующими субъектами, ведущими деятельность в акватории, и предписала ПТП отменить данное руководство либо исключить из документа положения об исполнении документа другими компаниями, осуществляющими деятельность в акватории морпорта и не входящими в группу ООО «ПТП».

### RNS; 2018.10.18; ТУРЦИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ГРУЗЫ В КЕРЧЬ И НОВОРОССИЙСК ИЗ-ЗА РЕМОНТА ПОРТА ГЕЛЕНДЖИК

**Министерство транспорта** России предложило экспортерами Турции перенаправить грузы в порты Керчь и Новороссийск из-за закрытия порта Геленджик на ремонт с первого квартала 2019 года.

«Российская сторона проинформировала, что с первого квартала 2019 года порт Геленджик будет закрыт на ремонт. В этой связи турецким экспортерам рекомендовано перенаправить грузопотоки на терминалы ближайших российских портов: Керчь и Новороссийск», – говорится в сообщении **Минтранса** по итогам встречи директора департамента международного сотрудничества ведомства и советника посольства Турции в России.

Также по просьбе турецкой стороны российская предоставила информацию по вопросу возможности расширения транспортной инфраструктуры от таможенного перехода Верхний Ларс (республика Северная Осетия), особо отметив, что природные возможности расширения указанного таможенного перехода крайне ограничены.

«В этой связи в настоящее время проводится работа по комплексному решению проблемы, что включает перенаправление грузопотока через другой транспортный коридор, проходящий через территории республики Южная Осетия и Грузии», – говорится в сообщении.

Россия и Турция также планирует в конце 2018 года провести в Москве заседание смешанной комиссии по автомобильному транспорту.

<https://rns.online/transport/Turtsii-predlozhili-perenapravit-gruzi-v-Kerch-i-Novorossiisk-iz-za-remonta-porta-Gelendzhik-2018-10-18/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.18; РСПП ПРЕДЛАГАЕТ ВЗИМАТЬ ИНВЕСТСБОР С СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, А НЕ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ

РСПП предлагает взимать инвестиционный сбор с судовладельцев, а не стивидорных компаний, заявил совладелец аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко, который является председателем профильной подкомиссии союза.

ФАС при отмене регулирования тарифов в портах РФ предлагает ввести инвестиционный сбор. Он должен взиматься за пользование портовыми объектами в государственной собственности.

«Мы – против», – сказал Троценко, отметив, что бизнес считает справедливым взимать этот сбор с судовладельцев, а не стивидорных компаний.

«Часть инвестиционного сбора должна включаться в аренду госимущества – это логично, частник вложил деньги и сам ожидает выгоду от этого. Если государство сделало, то оно имеет право», – добавил он.

Троценко также отметил, что у **Минтранса** налажен хороший контакт с ФАС, и он ожидает положительного решения.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.18; РСПП ОЖИДАЕТ, ЧТО РЕШЕНИЕ О ДЕРЕГУЛИРОВАНИИ ТАРИФОВ В ПОРТАХ БУДЕТ ПРИНЯТО ДО КОНЦА ГОДА

РСПП ожидает, что решение о дерегулировании тарифов в портах РФ будет принято до конца 2018 года, заявил совладелец аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко, который является председателем профильной подкомиссии союза.

«Протокол (заседания подкомиссии РСПП - ред.) – финальный, мы ожидаем выпуска документа ФАС до нового года», – сказал Троценко, отметив, что это необходимо, для того, чтобы с 1 января 2019 года регулирование тарифов было прекращено.

Протокол подкомиссии РСПП будет отправлен в ФАС.

Выступая на заседании подкомиссии, Троценко отметил, что союз выступает за дерегулирование тарифов на услуги по погрузке и хранению грузов в морских портах за исключением нефти и нефтепродуктов.

Он также отметил, что РСПП не получила ни одного обращения о том, чтобы оставили регулирование. По его словам порты также должны быть исключены из реестра естественных монополий.

Подкомиссия также поддержала предложение провести анализ текущего уровня ставок стивидорных компаний.

### RNS; 2018.10.18; КИПРСКИЙ ЛОУКОСТЕР COBALT AIR ПРИОСТАНОВИЛ ПОЛЕТЫ

Кипрский лоукостер Cobalt Air, который, в том числе, выполнял рейсы из Ларнаки в Москву, объявил о приостановке полетов с 18 октября, следует из сообщения авиаперевозчика.

«Пассажирам с билетами просим не ездить в аэропорт Ларнаки и все другие аэропорты с 18 октября, так как никакие рейсы не будут выполняться, а сотрудники Cobalt не будут работать», – говорится в сообщении перевозчика.

Компания просит обратиться за возвратом средств в турагентства, где были куплены билеты.

Cobalt Air начала выполнение полетов в Москву из Ларнаки в октябре 2017 года. С 10 октября число рейсов снизилось до пяти, завершение программы полетов ранее было запланировано на 26 октября.

Cobalt Air зарегистрирована в 2015 году, начала полеты в 2016 году. Ее флот состоял из шести самолетов Airbus. Авиакомпания ранее выполняла рейсы из Ларнаки в города Великобритании, Ливана, Франции, Ирана и Израиля.

<https://rns.online/transport/Kiprskii-loukoster-Cobalt-Air-priostanovil-poleti-2018-10-18/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.18; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СБЕРБАНКА И ВТБ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ СОЗДАНИЯ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ

**Минтранс** РФ в ближайшее время ждет представителей Сбербанка и ВТБ для обсуждения проекта создания региональной авиакомпании, заявили в ведомстве.

Ранее в четверг газета «Ведомости» написала со ссылкой на источники, что Сбербанк и ВТБ создадут авиакомпанию для региональных перевозок, она должна стать одним из крупнейших игроков рынка в РФ. Авиакомпания будет создана не ранее 2019 года. Пока не известно, какова будет доля обоих банков в перевозчике и какие воздушные суда пополнят его флот. Вице-премьер **Максим Акимов** сообщил, что банки пока не представляли в правительство заявку и бизнес-план по созданию авиакомпании.

«В ближайшее время ждут в профильном департаменте министерства представителей Сбербанка и ВТБ для того, чтобы они рассказали, насколько продвинулись в проработке предложений о создании региональной авиакомпании», – сообщили в **Минтрансе** журналистам.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; РЕШЕНИЕ О КОМПЕНСАЦИИ АВИАКОМПАНИЯМ ЗАТРАТ НА ТОПЛИВО НЕ БЫЛО ПРИНЯТО ПРАВИТЕЛЬСТВОМ - МИНТРАНС РФ

 Решение о компенсации авиакомпаниям дополнительных расходов на топливо за счет госсубсидий не было принято правительством, заявил журналистам первый замглавы **Минтранса** РФ Иннокентий Алафинов.

«**Министерством транспорта** действительно такое предложение было внесено и обсуждено в правительстве Российской Федерации на ряде совещаний. В настоящее время в проекте федерального закона мы таких цифр не видим», - сказал И.Алафинов.

«Но здесь я сразу могу сказать - мы поддерживаем решение правительства. Мы поддерживаем решение правительства о том, чтобы бюджет (был - ИФ) сформирован. И, собственно говоря, да, это (предложение о компенсации - ИФ) обсуждалось, но решение не было принято», - добавил он.

Ранее глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** заявлял, что дополнительные расходы авиакомпаний из-за роста цен на авиатопливо в этом году могут составить 50 млрд руб. Половину этой суммы - 22,5 млрд руб. - ведомство предложило компенсировать за счет средств госбюджета.

Как сообщалось, расходы на керосин крупнейшей в РФ авиационной группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) по итогам I полугодия увеличились в годовом выражении на 38,5%, до 77,9 млрд руб. В связи с этим компании пришлось скорректировать бюджет и снизить годовой прогноз по прибыли.

На ту же тему:

<http://www.finmarket.ru/news/4871114>

### ТАСС; 2018.10.18; СУБСИДИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК, В КАЛИНИНГРАД, СИМФЕРОПОЛЬ БУДЕТ КРУГЛОГОДИЧНЫМ

Программы субсидированных перелетов в в Калининград и Симферополь, а также в города Дальнего Востока станут круглогодичными, говорится в сообщении **Росавиаци**и.

«В постановление правительства РФN215 по инициативе **Росавиаци**и внесут изменения, которыми будут закреплены новые сроки для выполнения программы - с 1 января по 31 декабря. Ожидается, что изменения утвердят в ноябре этого года и они начнут действовать с даты подписания соответствующего постановления», - указывается в сообщении.

До сих пор программы субсидируемых полетов действовали с марта по декабрь.

Также указывается, что в категорию граждан, которые имеют право на льготные авиабилеты, могут включить многодетные семьи.

В связи с расширением сроков действия программы **Росавиаци**и дополнительно перечислят 300 млн рублей. Еще 100 млн правительство уже выделило. В ведомстве отметили, что суммарно дополнительные 400 млн руб. позволят выдать в продажу до конца года не менее 40 тыс. билетов.

В этом году полеты по спецтарифам в Симферополь, Калининград и в города Дальнего Востока выполняют 12 авиакомпаний: «Аэрофлот», Red Wings, «Уральские авиалинии», «Сибирь», «Алроса», «Ижавиа», «Якутия», «Азимут», «НордСтар», «ЮТэйр», «Нордавиа» и «Северный ветер».

Купить субсидируемый билет могут граждане России до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и их сопровождающие.

<https://tass.ru/ekonomika/5689116>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-anonsirovala-kruglogodichnoe-subsidirovanie-poletov-v-Krim-i-na-Dalnii-Vostok-2018-10-18/>

### ТАСС; 2018.10.18; ОАК: В РОССИИ НАЧАТО СОЗДАНИЕ БЕСПИЛОТНОЙ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Беспилотная авиатранспортная система разрабатывается в России, сообщил в ходе заседания Государственной думы по правовому обеспечению развития организаций ОПК генконструктор Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Сергей Коротков.

«Беспилотная авиатранспортная система разрабатывается ОАК совместно с НИЦ (Национальным исследовательским институтом - прим. ТАСС) имени Жуковского. Такая система разрабатывается для регионов со слабо развитой транспортной системой <...>. Руководство Хабаровского края выразило желание запустить пилотный проект данной системы», - сказал Коротков.

По словам замгендиректора по научной работе и развитию АО «Азимут» Виктора Соломенцева, параллельно сейчас ведутся работы над системой организации движения таких беспилотников. «Поскольку плотность движения увеличивается, увеличивается и нагрузка на диспетчера. Диспетчер привык обслуживать до 15-20 самолетов <...>, больше физиологически и психологически не может выдержать, нагрузка возрастет кратно, поэтому во многих странах мира создаются системы организации движения беспилотников, они называются UTM <...>. Прототип такой системы есть и в нашей стране», - сказал он

Ранее в интервью ТАСС начальник Центра перспективных исследований группы «Кронштадт» Владимир Воронов рассказал, что универсальная технология роботизации летательных аппаратов для грузоперевозок в Арктике и на Дальнем Востоке создается в России, а первый экспериментальный самолет-беспилотник планируется поднять в воздух в течение двух лет.

Воронов тогда уточнил, что транспортная беспилотная авиационная система создается в рамках национальной технологической инициативы «Аэронет». О пассажирских роботизированных самолетах и вертолетах речи пока не идет. Первым таким «беспилотником», отмечал представитель «Кронштадта», может стать любой небольшой самолет для региональных перевозок, например, новый самолет ТВС-2-ДТС, разработанный СибНИА имени С. А. Чаплыгина на замену Ан-2.

По словам Воронова, роботизированный вариант самолета не потребует существенных переделок в конструкции планера, шасси или системы управления. Он отмечал, что предприятие просто добавит бортовое оборудование, обеспечивающее автоматическое управление и поставит станцию «внешнего пилота».

<https://tass.ru/ekonomika/5691329>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; ВС РФ ОТКАЗАЛ ВТБ В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ В ПОЛЬЗУ РОСАВИАЦИИ 436 МЛН РУБ. ПО ГАРАНТИИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ «ХРАБРОВО»

Верховный суд РФ 17 октября отказал ВТБ (MOEX: VTBR) в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций о взыскании с ВТБ в пользу **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) 435,6 млн рублей по банковской гарантии, следует из картотеки суда.

В материалах дела говорится, что Арбитражный суд Московского округа 9 июля подтвердил постановление Девятого арбитражного апелляционного суда, который 14 марта решил взыскать с ВТБ в пользу **Росавиаци**и 435,6 млн рублей по банковской гарантии (430 млн рублей составляет основная сумма гарантии).

Ранее сообщалось, что апелляционный суд 14 марта отменил решение Арбитражного суда Москвы, который 4 декабря 2017 года отказал **Росавиаци**и в иске к ВТБ (материнский банк БМ-банка (MOEX: MMBM)) по гарантии на реконструкцию аэропорта «Храброво» (Калининград).

**Росавиаци**я в январе 2017 года подала в суд иск о взыскании с ВТБ 629,6 млн рублей. 4 декабря 2017 года суд удовлетворил ходатайство **Росавиаци**и об уменьшении размера иска до 435,6 млн рублей и отказал ведомству во взыскании с ВТБ денежных средств. Не согласившись с этим, **Росавиаци**я подала апелляционную жалобу, которая была удовлетворена.

В качестве третьего лица к спору привлечено ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГАА», подчиняется **Росавиаци**и).

Суд ранее отказал банку в ходатайстве об оставлении иска без рассмотрения.

Выступая на одном из прошлых заседаний, представитель ведомства сообщил, что **Росавиаци**я и «Стройновация» в сентябре 2014 года заключили договор о реконструкции аэропорта «Храброво».

Банк Москвы выдал гарантию на сумму около 1 млрд рублей. В связи с неоднократным нарушением «Стройновацией» условий договора **Росавиаци**я направила ей уведомление о расторжении соглашения. Аванс ведомству не был возвращен, и **Росавиаци**я обратилась в банк с требованием о выплате гарантии в размере 624 млн рублей. Позднее, так как требование не было выполнено, была начислена неустойка в сумме 5,6 млн рублей. **Росавиаци**я обратилась в суд с иском о взыскании 629,6 млн рублей.

Банк на заседании выступил против удовлетворения иска. По словам его представителя, ведомством не был соблюден досудебный порядок разрешения спора, что является обязательным требованием законодательства.

Банк не опроверг факт получения нескольких требований о выплате долга по гарантии. Однако адвокат заявила, что требования были направлены не по адресу, указанному в договоре о банковской гарантии.

Ранее представитель **Росавиаци**и сказал «Интерфаксу», что иск к ВТБ подан в связи с тем, что банк не удовлетворил в установленные сроки требования ФГУП «АГАА» по выплате банковской гарантии по договору со «Стройновацией» - бывшим генподрядчиком реконструкции аэропорта «Храброво».

Речь идет о части выплаченного аванса, который «Стройновация» на момент расторжения с ней договора не отработала. Требуемая сумма должна пойти на оплату работ новому генподрядчику реконструкции «Храброво» - ОАО «Центродорстрой» (MOEX: CDST), пояснил представитель **Росавиаци**и.

Стоимость контракта со «Стройновацией», подписанного в 2014 году, составила более 3,1 млрд рублей. Проект предусматривал усиление и удлинение взлетно-посадочной полосы калининградского аэропорта с 2,5 тыс. м до 3,4 тыс. м, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов. На момент расторжения договора «Стройновация» выполнила менее половины всех работ.

В начале 2017 года вышло распоряжение правительства РФ, которое определило новым генподрядчиком работ московское ОАО «Центродорстрой». Согласно материалам на сайте госзакупок, стоимость работ, которые предстоит выполнить компании, составляет 2,67 млрд рублей. Все работы по реконструкции должны были быть завершены к 2018 году, затем срок окончания реконструкции был перенесен на конец апреля. В июне 2018 года **Росавиаци**я выдала разрешение на ввод объекта реконструкции в эксплуатацию.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ СЕЙШЕЛЬСКОЙ ФИРМЕ ВО ВЗЫСКАНИИ С «НОРДАВИА» 640 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московского округа в четверг оставил в силе решение судов нижестоящих инстанций, отказавших сейшельской фирме World Best Trade Ltd (WBT) во взыскании с авиакомпании «Нордавиа» 640 млн рублей, говорится в информации на сайте суда.

Суд, таким образом, отклонил кассационную жалобу WBT.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 26 июня подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 20 марта отказал WBT во взыскании с авиакомпании «Нордавиа» 640 млн рублей.

Иск был подан еще в мае 2017 года, но суд несколько раз откладывал судебное разбирательство по нему, на чем настаивал ответчик. Как заявлял на одном из предварительных заседаний представитель «Нордавиа», в заявлении WBT утверждается, что ранее она предоставила авиаперевозчику 640 млн рублей по договору займа, однако никаких доказательств, в том числе выписки по счету, истец тогда не представил к рассмотрению. При этом, по версии «Нордавиа», речь идет о «техническом долге».

На предварительном заседании 20 февраля представитель истца ознакомил суд с оригиналом договора займа от 30 марта 2016 года, а также договора о замене кредитора по кредитным договорам от 11 апреля 2016 года, говорится в материалах картотеки. Ответчик заявил ходатайство о приобщении их к материалам дела, однако суд отказал, сославшись на то, что уже ознакомился с ними. Вместе с тем суд решил приобщить к делу копию документа, подтверждающего перечисление денежных средств по договору о замене кредитора.

WBT, как следует из материалов картотеки, заявлял ходатайство об истребовании у «Нордавиа» актуального бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках. Однако суд отказал и в этом.

Вместе с тем суд не удовлетворил просьбу ответчика об истребовании доказательств из материалов уголовного дела, находящегося в производстве следственного управления УМВД России по Архангельской области. Ранее авиаперевозчик называл WBT сейшельским офшором российского предпринимателя Дмитрия Чертка, сына заместителя руководителя **Ространснадзор**а Владимира Чертка.

По данным «Нордавиа», Д.Черток в 2016 году «завладел техническим долгом» авиакомпании, который образовался при прежнем акционере - «Норникеле» (MOEX: GMKN), и позже пытался через WBT «незаконно предъявить долг к оплате с последующим выводом за пределы РФ». В авиакомпании заявляли, что правоохранительные органы РФ завели на Д.Чертка уголовное дело, а «технический долг, неправомерно им используемый», был арестован Архангельским судом как средство преступления.

«Нордавиа» - российская авиакомпания, специализируется на перевозках пассажиров из Северо-Западного федерального округа по России и за рубеж. Весной 2016 года компанию приобрел холдинг Sky Invest предпринимателя Сергея Кузнецова. До этого 100% акций «Нордавиа» принадлежали «Норникелю», который заявлял, что в ходе сделки «текущая задолженность авиакомпании перед поставщиками и финансовыми институтами была полностью реструктуризирована».

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ УПРАВЛЯЮЩУЮ КОМПАНИЮ АЭРОПОРТА НАЛЬЧИКА

Арбитражный суд Кабардино-Балкарской республики признал банкротом ООО «Аэрокомплекс», управляющее аэропортом «Нальчик».

«Признать должника банкротом и открыть в отношении него конкурсное производство на шесть месяцев», - говорится в определении суда.

Конкурсным управляющим «Аэрокомплекса» суд утвердил Владимира Добрышкина (Саморегулируемая организация арбитражных управляющих Центрального федерального округа, Москва). Его отчет по результатам процедуры назначен на 16 апреля 2019 года.

В январе 2018 года суд ввел в отношении «Аэрокомплекса» процедуру наблюдения по заявлению Дмитрия Проводина из-за долга около 20 млн рублей (в реестре на август 2018 года значится сумма 19,05 млн рублей). Эта задолженность подтверждена решением Хамовнического районного суда Москвы от 6 июля 2017 года и «сформировалась в результате договора поручительства», уточнили в суде.

Вторым и крупнейшим кредитором, согласно данным Единого реестра сведений о банкротстве («Федресурс», bankrot.fedresurs.ru), является ПАО «Сбербанк России» (127,6 млн рублей). Эта задолженность сформировалась в связи с несвоевременным исполнением обязательств по кредитному договору.

У аэропорта «Нальчик» наблюдались проблемы с безопасностью. В апреле авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) по этой причине приостановила полеты в столицу КБР. В июне-августе 2018 года аэропорт вообще терял сертификат по авиационной безопасности.

Сейчас рейсы из Нальчика выполняют авиакомпании «Нордавиа» (в Санкт-Петербург) и «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) - в Москву, но последняя с 1 ноября прекратит их как минимум до весны 2019 года. По информации на сайте аэропорта, с 28 октября рейсы между Москвой и Нальчиком начнут выполнять «Аэрофлот» и Nordwind.

Конечным бенефициаром ООО «Аэрокомплекс», по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», является Асият Замудиновна Маршенкулова. Гражданка с такими именем, отчеством и фамилией в 2010 году работала в министерстве образования и науки КБР старшим специалистом.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.18; СК «СОГЛАСИЕ» ЗАСТРАХОВАЛА 11 САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ «ГТЛК» НА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

СК «Согласие» выбрана страховщиком самолетов и вертолетов по итогам тендеров ПАО «ГТЛК», говорится в сообщении страховщика.

Согласно условиям договоров, в компании застрахованы шесть вертолетов Ми-8, а также пять самолетов L410. Общая сумма ответственности - 3,47 млрд рублей.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2018.10.19; ДЛЯ НОВОГО САМОЛЕТА МС-21 СЕРТИФИЦИРОВАН РОССИЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ; ЭТО ПЕРВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, СОЗДАННЫЙ В РОССИИ. ЕГО РАЗРАБОТКА ОБОШЛАСЬ ПРИМЕРНО В 70 МЛРД РУБЛЕЙ

**Росавиаци**я выдала сертификат типа на российский авиадвигатель ПД-14, сообщила пресс-служба Минпромторга. Это основной документ для авиатехники, он означает, что изделие соответствует нормам летной годности и может безопасно эксплуатироваться.

Это первый гражданский турбореактивный авиадвигатель, созданный в России, приводятся в релизе слова министра промышленности Дениса Мантурова. Его разработку с 2008 г. вел пермский завод «Авиадвигатель», производство планируется на Пермском моторном заводе. Оба предприятия входят в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК), которая, в свою очередь, принадлежит госкорпорации «Ростех». На программу ПД-14 потрачено около 70 млрд руб., в основном это бюджетные средства, говорят два человека, близких к принадлежащей государству Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). ОАК разрабатывает среднемагистральный самолет МС-21, для которого и создан ПД-14.

МС-21 с 2017 г. проходит летные испытания с двигателем PW1400G канадской компании Pratt & Whitney. Он был сертифицирован в 2016 г. Старт коммерческих поставок МС-21 авиакомпаниям запланирован на начало 2020 г., самолет будет предлагаться заказчикам с двумя вариантами двигателей на выбор – PW1400G и ПД-14. Возможность выбора двигателя – одно из конкурентных преимуществ МС-21, рассказывал «Ведомостям» президент ОАК Юрий Слюсарь. ПД-14 будет стоить дешевле, чем PW1400G, говорил он, не уточняя деталей.

В 2019 г. планируется валидировать сертификат типа ПД-14 в Европейском агентстве авиационной безопасности (EASA), сообщает Минпромторг. Это позволит экспортировать двигатель и самолеты, на которые он установлен. Сейчас уже изготовлено 13 опытных двигателей и ведется изготовление еще пяти по контракту с ОАК для испытаний на самолете МС-21, сказал представитель ОДК. Цену двигателя он не раскрывает.

 «Сертификация ПД-14, несомненно, большой шаг вперед для отечественного двигателестроения, – говорит партнер консалтинговой компании Arthur D Little Артем Малков. – Теперь главные вызовы для проекта – сертификация в Европе (а Россия никогда не сертифицировала авиадвигатели, и сейчас трудно предсказать, сколько времени это займет) и создание эффективной системы послепродажного обслуживания двигателя, чего тоже раньше не делали». Успех ПД-14 будет во многом зависеть от успеха МС-21, добавляет Малков.

Концепция базового газогенератора, реализованная при проектировании двигателя, позволит разрабатывать на его базе целое семейство новых изделий в диапазоне тяги от 9 до 18 т, говорит представитель ОДК. Компания уже сформулировала технические предложения по ряду двигателей: ПД-7 для ближнемагистрального SSJ100 (сейчас на нем устанавливается французско-российский двигатель Sam146), ПД-10В для замены украинского Д-136 на вертолете Ми-26, одну из модификаций ПД-14 планируется установить на разрабатываемом военно-транспортном самолете Ил-276.

Новый российский самолет МС-21 будет летать не меньше иностранных аналогов

 С-21. Крупнейшими заказчиками самолета МС-21 из авиакомпаний являются «Аэрофлот» (заказал 50) и Red Wings (16). Контрольный пакет «Аэрофлота» принадлежит государству, Red Wings на 100% принадлежит лизинговой компании «Ильюшин финанс», которая контролируется ОАК. «Аэрофлот» заказал самолеты с двигателем PW1400G, но начиная с 26-го судна есть опция поменять его на ПД-14. Red Wings тоже заказала с канадскими двигателями, но с опцией смены на российские.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/18/784079-ms-21-rossiiskii-dvigatel>