



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 АВГУСТА 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.08.19; В ЧЕХИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО КОНСУЛЬТАЦИИ С РОССИЕЙ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ ПРОЙДУТ ДО 10 СЕНТЯБРЯ.....	4
ИА СЕВЕРИНФОРМ; 2019.08.19; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА И МИНИСТР ТРАНСПОРТА ПРИБУДУТ ЗАВТРА В ВОЛОГДУ.....	4
ВЕСТИ; 2019.08.19; ВИКТОРИЯ ЦЫГАНОВА НАЧАЛА ПОЛИТИЧЕСКУЮ КАРЬЕРУ.....	5
БМ24; 2019.08.19; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ НАГРАДИЛ РАБОТНИКОВ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА; ОФИЦИАЛЬНАЯ ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАЖДЕНИЯ СОСТОЯЛАСЬ В ЧЕТВЕРГ, 15 АВГУСТА, В ЗДАНИИ МИНТРАНСА РОССИИ.....	5
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ВЛАДИМИР ДЕРГАЧЕВ, ПОЛИНА ХИМШИАШВИЛИ; 2019.08.20; ЮРИЙ ТРУТНЕВ НАШЕЛ ИНОСТРАНЦАМ МЕСТО В АРКТИКЕ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ ЛИБЕРАЛИЗОВАТЬ ДОСТУП К ШЕЛЬФУ.....	5
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ОЛЬГА АДАМЧУК, СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2019.08.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СООБЩИЛА ОБ ИСПОЛНЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ НА ТРЕТЬ ЗА ПОЛГОДА; ИЗ БЮДЖЕТА ПОТРАЧЕНО 560 МЛРД ИЗ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ГОД 1,7 ТРЛН РУБЛЕЙ....	8
ТАСС; 2019.08.19; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ В I ПОЛУГОДИИ СОСТАВИЛО 32,4%.....	9
ТАСС; 2019.08.19; СП: РОСАВТОДОР НЕ РАСПРЕДЕЛИЛ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ».....	9
ТАСС; 2019.08.19; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 560 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ ЧЕРЕЗ Ж/Д.....	10
ТАСС; 2019.08.19; РБК: ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВИТЬ НА ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ 12,6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	11
ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2019.08.19; СЭКОНОМИТЬ НА ДОРОГАХ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2019.08.19; СВЯЖУТ ТРАССЫ МОСТАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ВЫДЕЛИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА.....	14
ТАСС; 2019.08.19; СП: РОСАВТОДОР НАРУШИЛ СРОКИ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ СОГЛАШЕНИЙ ПО НАЦПРОЕКТУ С 15 РЕГИОНАМИ.....	15
ТАСС; 2019.08.19; РОСАВТОДОР: ИСПОЛНЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА ДОСТИГЛО 28,2%.....	16
ТАСС; 2019.08.19; РОСАВТОДОР РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ.....	16
ТАСС; 2019.08.19; РОССТАТ: ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ЯНВАРЕ - ИЮЛЕ ВЫРОС НА 1,3%.....	17
РБК; ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.20; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПЕРЕХОДИТ НА ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ; В РОССИИ МЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ПОПОЛНЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПРОЕЗДНЫХ БИЛЕТОВ.....	17

---

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА; 2019.08.20; МИНЭКОНОМИКИ ОЦЕНИЛО СВЯЗЬ АВАРИЙНОСТИ С ЧИСЛОМ ЧАСТНЫХ КАМЕР НА ДОРОГЕ; В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРИШЛИ К ВЫВОДУ, ЧТО УЧАСТИЕ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ В ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД УМЕНЬШАЕТ УРОВЕНЬ АВАРИЙНОСТИ. РАНЕЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБВИНЯЛО ЧАСТНЫЙ БИЗНЕС В ЖЕЛАНИИ ЗАРАБАТЫВАТЬ, А НЕ СНИЖАТЬ ЧИСЛО ДТП.....	19
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ГУБСКИЙ; 2019.08.20; ДМИТРИЙ ПОЛИЩУК, «ЯНДЕКС»: «TESLA НАЗЫВАЕТ СВОЙ РЕЖИМ АВТОПИЛОТОМ, НО ЭТО МАРКЕТИНГОВОЕ ЛУКАВСТВО»; РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «ЯНДЕКСА» РАССКАЗЫВАЕТ, КАК УСТРОЕН РОССИЙСКИЙ БЕСПИЛОТНИК И КОГДА ОН СМОЖЕТ ПРИНЯТЬ ПАССАЖИРОВ.....	21
ТАСС; 2019.08.19; «ЯНДЕКС» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ В РОССИИ ЧИСЛО БЕСПИЛОТНИКОВ В 10 РАЗ.....	27
ТАСС; 2019.08.19; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ БУДУТ ИНФОРМИРОВАТЬ О РАЗМЕРЕ ИНДЕКСАЦИИ «ПЛАТОНА» ЗА ПОЛГОДА.....	28
РИА НОВОСТИ; ДАМИР ХАЙДАРОВ; 2019.08.19; АВТОБУСЫ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ.....	29
ТАСС; 2019.08.19; ДОРОЖНИКИ ЗАВЕРШИЛИ КАПРЕМОНТ МОСТА НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОТРАССЕ В ДАГЕСТАНЕ.....	30
КОММЕРСАНТЬ; 2019.08.20; ПРЕЛЕСТНИЦЫ НА РЕЛЬСАХ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ЖЕНЩИНАХ-МАШИНИСТАХ.....	31
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА ЛАРИНЦЕВА, ПЯТИГОРСК; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.20; ОБЪЕКТ ЮНЕСКО ВЫТЕСНЯЮТ НА ОБОЧИНУ; ЧЕРЕЗ КАВКАЗСКИЙ ЗАПОВЕДНИК ВДОБАВОК К АВТОТРАССЕ МОЖЕТ ПРОЙТИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.....	31
РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.08.20; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПРЕЩАТЬ ДЕБОШИРАМ ЕЗДИТЬ В ПОЕЗДАХ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.08.19; РЖД В СЕНТЯБРЕ ЗАПУСТЯТ «ЛЯСТОЧКУ» НА МАРШРУТЕ МИНВОДЫ - КИСЛОВОДСК, СОКРАТЯТ ВРЕМЯ В ПУТИ.....	34
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.20; МИНПРОМТОРГ ПОМОЖЕТ СУДАМ ОБРУСЕТЬ; ПОДТВЕРЖДЕНИЕ РОССИЙСКОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ СТАНЕТ БЕССРОЧНЫМ.....	34
ПРАЙМ; 2019.08.19; ПРОФСОЮЗ ДОГОВАРИВАЕТСЯ О РАБОТЕ РОССИЯН НА ИНОСТРАННЫХ СУДАХ В АРКТИКЕ.....	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.20; ОТ МЕЧТЫ К ПОДВИГУ; ИСТОРИЯ ПИЛОТА «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ», ПОСАДИВШИХ БЕЗ ЖЕРТВ САМОЛЕТ В КУКУРУЗНОЕ ПОЛЕ — ЭТО ИСТОРИЯ НЕ ТОЛЬКО ПРОФЕССИОНАЛИЗМА, НО И ВЕРНОСТИ МЕЧТЕ.....	36
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.20; АВИАКОМПАНИИ СОКРАЩАЮТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА; ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА «ГАГАРИНА» АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ В РЕГИОНЕ ВЫРОСЛИ В НЕСКОЛЬКО РАЗ.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.19; ПОСТРОЕН С НУЛЯ; НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН В САРАТОВЕ НАЧАЛ ПРИНИМАТЬ ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; НОВЫЙ САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС.....	39
ТАСС; 2019.08.19; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» УВОЛЯТ БОЛЕЕ 300 СОТРУДНИКОВ.....	40

---

---

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.08.19; ПЕРВЫЙ РЕЙС В АЭРОПОРТ «ГАГАРИН».....	40
РБК; АННА ТРУНИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.19; МИНТРАНС ПРИЗНАЛ НЕВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛНОСТЬЮ ЗАЩИТИТЬ АЭРОПОРТЫ ОТ ПТИЦ; АЭРОПОРТ В ЖУКОВСКОМ ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЕТ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЫ, ОДНАКО ОБЕСПЕЧИТЬ АБСОЛЮТНУЮ ЗАЩИТУ ОТ ПТИЦ НЕВОЗМОЖНО, ОСОБЕННО, КОГДА САМОЛЕТ УЖЕ НАБРАЛ ВЫСОТУ, ЗАЯВИЛИ В ВЕДОМСТВЕ .....	41
ТАСС; 2019.08.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ШЕСТИ КОРПУСОВ ПРОБЛЕМНОГО ЖК «МАРЬИНО ГРАД» ПРОШЛО СОГЛАСОВАНИЕ РОСАВИАЦИИ .....	42
РИА НОВОСТИ; 2019.08.19; ЮРИСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗБУЖДЕННОЕ ПОСЛЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ А321 ДЕЛО .....	42
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.08.19; ТУРЧАК ПОПРОСИЛ ПУТИНА НАГРАДИТЬ БОРТПРОВОДНИЦУ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В НИЖНЕАНГАРСКЕ САМОЛЕТА .....	43

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2019.08.19; В ЧЕХИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО КОНСУЛЬТАЦИИ С РОССИЕЙ ПО АВИАСООБЩЕНИЮ ПРОЙДУТ ДО 10 СЕНТЯБРЯ**

Очередной раунд российско-чешских консультаций по пассажирскому авиасообщению пройдет на уровне экспертов до 10 сентября. Об этом ТАСС сообщила в понедельник пресс-секретарь Министерства транспорта Чехии Ленка Резкова.

«Обе стороны договорились об этом [до 10 сентября], - подчеркнула она. - В данный момент проходит подготовка к этим переговорам. В ближайшие дни наши предложения по поводу возможных сроков проведения [консультаций] будут направлены министерству транспорту РФ».

В Праге, по словам Резковой, оптимистично настроены по поводу возможности достижения постоянно действующего соглашения о пассажирских авиаперевозках с Россией. В Минтрансе Чехии ТАСС 12 июля сказали, что оно может быть заключено до конца сентября текущего года.

До конца лета между РФ и Чехией действует временная договоренность о сохранении числа рейсов национальных авиаперевозчиков в воздушном пространстве обеих стран. Прага заинтересована в скорейшем урегулировании ситуации, возникшей в пассажирских авиаперевозках с РФ.

2 июля по требованию чешской стороны российские авиакомпании были вынуждены сократить или полностью остановить полетную программу в Чехию. Так, «Аэрофлот» сократил количество рейсов из Москвы в Прагу с шести до двух в день. Лоукостер «Победа» с 4 июля был готов приостановить полеты из Москвы в Карловы Вары, а «Уральские авиалинии» - из Екатеринбурга в Прагу.

По данным источника ТАСС, решение чешской стороны ограничить полеты российских авиакомпаний было связано с тем, что власти двух стран не смогли договориться и согласовать перелет самолета Czech Airlines из Праги в Сеул через воздушное пространство России. Как уточнила газета «Коммерсантъ», **Минтранс РФ** требовал от Чехии допустить на линию Москва - Прага третьего назначенного перевозчика. В случае отказа российская сторона планировала не продлевать Czech Airlines временное разрешение на полеты из Праги в Сеул, срок действия соглашения истекал 1 июля. В тот же день чешская сторона сообщила, что дали временное разрешение на полеты до 7 июля. Полетная программа авиакомпаний была возобновлена в полном объеме.

<https://tass.ru/ekonomika/6775248>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-datu-peregovorov-s-CHehiei-po-aviasoobscheniyu-2019-08-19/>

### **ИА СЕВЕРИНФОРМ; 2019.08.19; ПОЛПРЕД ПРЕЗИДЕНТА И МИНИСТР ТРАНСПОРТА ПРИБУДУТ ЗАВТРА В ВОЛОГДУ**

Основная цель визита высоких гостей - оценить ремонт дорожной сети региона и лично осмотреть новые объекты инфраструктуры.

Александр Гуцан был назначен на должность полпреда Президента по Северо-Западному Федеральному округу в ноябре прошлого года. Завтра он вместе с губернатором Вологодской области Олегом Кувшинниковым посетит основные площадки, связанные со строительством дорог. Это и обход Вологды, и места возведения мостов. Вместе с ним объекты осмотрит и **Министр транспорта** и дорожного хозяйства России **Евгений Дитрих**. По окончании осмотра они дадут свою оценку деятельности областных властей.

Надо сказать, что в 2019 году на ремонт дорог в Вологодской области выделено 10 миллиардов рублей - рекордная сумма. Уже проведены в порядок трассы в Вологодском районе, Кирилловском, «Шексна - Сизьма» - это еще и туристический маршрут к святым источникам. Все работы находятся под тщательным вниманием общественников.

Стоит обратить внимание на визит гостей и автомобилистам. Скорее всего, центр города завтра будет временно перекрыт или ограничен во время движения машин с гостями, сообщает ИА «СеверИнформ».

<http://www.severinform.ru/?page=newsfull&date=19-08-2019&newsid=262161>

### **ВЕСТИ; 2019.08.19; ВИКТОРИЯ ЦЫГАНОВА НАЧАЛА ПОЛИТИЧЕСКУЮ КАРЬЕРУ**

Проблемы и перспективы развития Хабаровского края обсудили в Москве, на встрече кандидата в депутаты Госдумы Виктории Цыгановой с министрами РФ.

Общественный деятель встретила с министром строительства и ЖКХ России Владимиром Якушевым. Следующая рабочая встреча прошла с главой **Минтранса Евгением Дитрихом**.

Накануне приезда в Москву Цыганова пообщалась с губернатором Хабаровского края Сергеем Фургалом. Говорили о важных для края вопросах — это высокая цена на рыбу, а также проблемы с недопустимо высокой стоимостью билетов на самолет из районов в краевую столицу, а также в Москву.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3180280>

### **БМ24; 2019.08.19; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ НАГРАДИЛ РАБОТНИКОВ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА; ОФИЦИАЛЬНАЯ ЦЕРЕМОНИЯ НАГРАЖДЕНИЯ СОСТОЯЛАСЬ В ЧЕТВЕРГ, 15 АВГУСТА, В ЗДАНИИ МИНТРАНСА РОССИИ**

Благодарственные письма за большой личный вклад в подготовку квалифицированных специалистов для транспортной отрасли получили заместитель директора по научной работе и дополнительному профессиональному образованию Российской открытой академии транспорта РУТ (МИИТ) Виктор Бугреев и доцент кафедры «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом» РУТ (МИИТ) Елена Ступникова.

**Российский университет транспорта** поздравляет награжденных и желает больших творческих успехов!

[https://bm24.ru/obshchestvo/evgeniy\\_ditrikh\\_nagrabil\\_rabotnikov\\_rossiyskogo\\_universiteta\\_transporta/](https://bm24.ru/obshchestvo/evgeniy_ditrikh_nagrabil_rabotnikov_rossiyskogo_universiteta_transporta/)

### **РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ВЛАДИМИР ДЕРГАЧЕВ, ПОЛИНА ХИМШИАШВИЛИ; 2019.08.20; ЮРИЙ ТРУТНЕВ НАШЕЛ ИНОСТРАНЦАМ МЕСТО В АРКТИКЕ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ ЛИБЕРАЛИЗОВАТЬ ДОСТУП К ШЕЛЬФУ**

Вице-премьер Юрий Трутнев, курирующий Арктику, в письме президенту России заявил о срыве госкомпаниями сроков развития российского шельфа. Он предложил допустить к работе на нем иностранные и частные компании по норвежской модели.

Вице-премьер по развитию Дальнего Востока и Арктики Юрий Трутнев предупредил Владимира **Путина**, что арктический шельф «не работает на экономическое развитие России». Об этом говорится в письме вице-преьера на имя президента России, направленном в конце июля, сообщили РБК четыре источника — два федеральных чиновника и два собеседника в нефтегазовых компаниях, знакомых с документом.

По данным Трутнева, с 2012 года, когда право на доступ к шельфу получили только госкомпании с пятилетним опытом работы (под это определение попали «Газпром» и

«Роснефть»), правительство выдало 69 лицензий на разведку и добычу нефти и газа, обязав компании пробурить 86 скважин за 20 лет. Но за семь с половиной лет, к лету 2019 года, было пробурено только пять скважин и первоначальные сроки освоения шельфа «сорваны», говорится в письме.

Причиной такого медленного развития проектов на шельфе, упущенную выгоду от которого в приросте ВВП России к 2035 году эксперты оценивают в 18 трлн руб., Трутнев называет отсутствие конкуренции. «Роснефть» и «Газпром», а также его «дочка» «Газпром нефть», обладающие исключительным правом работать на шельфе Арктики, не заинтересованы форсировать разработку этих запасов, так как обеспечены запасами нефти и газа на суше более чем на 20 и 100 лет соответственно, указано в письме, говорят источники, знакомые с его содержанием.

Трутнев публично выступает за более активное развитие шельфа Арктики. В марте 2019 года в интервью «Интерфаксу» он сказал, что если не начать разрабатывать месторождения на шельфе в ближайшие годы, то эти запасы перестанут быть востребованы во время жизни следующих двух поколений. Он тогда выразил мнение, что Арктика получит дополнительный стимул к развитию, если право работать на российском шельфе получат иностранные компании. После заседания госкомиссии по Арктике 25 июля, отвечая на вопрос РБК, Трутнев заявил, что в Арктике недостаточно конкуренции: «Когда нет конкуренции и возможности сравнивать, невозможно в рамках абстрактной экономической модели посчитать расходы компаний и экономику крупного проекта».

Теперь Трутнев решил обратиться напрямую к президенту с предложениями по изменению правил работы на шельфе.

«Каких-либо решений на сей счет не принималось. Служебную переписку традиционно не комментируем», — сказал РБК пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. Представители Трутнева и «Газпрома» не ответили на запросы РБК. Представитель «Роснефти» отказался от комментариев.

«Упреки Трутнева в адрес нефтегазовых компаний в срыве сроков освоения шельфа понятны. Без кратного роста транспортировки нефтегазовых грузов (за исключением сжиженного природного газа, СПГ) по Северному морскому пути не увеличить его грузооборот к 2024 году до 80 млн т, как поручено в майском указе президента», — сказал РБК директор по энергетическому направлению Института энергетики и финансов Алексей Громов. По его мнению, освоение шельфа Арктики сейчас целесообразно и экономически: себестоимость добычи нефти там рентабельна при цене на нефть \$70–80 за баррель.

Что предлагает вице-премьер

Если допустить на нераспределенные участки шельфа иностранных и российских инвесторов в консорциуме со специально созданной для этого госкомпанией-оператором, то Россия получит не только прирост запасов нефти и газа, но и активизирует другие отрасли промышленности — от судостроения до геологоразведки, пересказывают собеседники РБК изложенные в письме предложения вице-преьера. Он считает необходимым внедрить в России самую передовую модель работы на шельфе — норвежскую, которая предполагает, что у местной госкомпании остается 30% в подобных проектах, а остальные доли могут получить частные компании и иностранцы. Благодаря этому на шельфе Норвегии работают многие международные компании, в том числе крупнейший в Европе нефтегазовый холдинг Wintershall Dea со штаб-квартирой в Германии (33% принадлежит LetterOne Михаила Фридмана и партнеров).

Госкомпании, уже владеющие лицензиями в Арктике («Роснефть», «Газпром» и «Газпром нефть»), по мнению Трутнева, должны заключить с правительством обязывающие инвестиционные соглашения до 2022 года по разработке шельфа. В случае отсутствия у этих компаний планов по запуску проектов вице-премьер предлагает обязать их возвращать лицензии в Роснедра.

Трутнев также предлагает построить российскую буровую платформу ледового класса за 100 млрд руб., чтобы сдавать ее в аренду нефтегазовым компаниям, работающим в Арктике. В этом случае ее можно будет окупить за 11 лет, говорят собеседники РБК.

**Путин** перенаправил письмо Трутнева министру энергетики Александру Новаку, поручив «рассмотреть» инициативу и доложить свои предложения, сказали РБК два федеральных чиновника.

Источник в Минэнерго сказал РБК, что ведомство пока не подготовило позицию по предложению Трутнева — она формируется. Другой источник, близкий к Минэнерго, отметил, что министерство не пойдет против интересов «Роснефти» и «Газпрома», а они выступят против либерализации доступа на шельф.

Официальный представитель Минэнерго отказался от комментариев.

Как допущенные к шельфу отреагировали на критику

Глава «Роснефти» Игорь Сечин заявил на Петербургском экономическом форуме в июне, что ресурсный потенциал российской Арктики для проектов «Роснефти» превышает 20 млрд т нефти. Но их не освоить без поддержки государства: в июле он попросил льгот для освоения Арктики на 2,6 трлн руб. для совместного проекта с «Нефтегазхолдингом» Эдуарда Худайнатова.

«Роснефть» уже подготовила письмо в Кремль, где раскритиковала предложение Трутнева, сказал РБК источник, близкий к «Роснефти». «Во-первых, арктический шельф — это стратегическая территория, либерализация доступа к нему нецелесообразна и просто опасна. Иностранцы могут и сейчас попасть в такие проекты в консорциумах с госкомпаниями, но не спешат вкладывать средства или делиться технологиями», — сказал он. Планы по бурению в Арктике 86 скважин, по его мнению, нереалистичны из-за санкций, введенных США и Евросоюзом в 2014 году после присоединения Крыма к России: они запрещают предоставлять технологии российским компаниям для работы на шельфе и при добыче трудноизвлекаемых запасов. Без преференций со стороны государства российским компаниям не справиться с задачей освоения Арктики, заключил собеседник РБК.

Менеджер «Газпрома» сказал РБК, что компания полностью выполняет свои лицензионные обязательства по геологоразведке в Арктике, о чем проинформирует **Путин** и Трутнева. По его словам, предложение отзывать лицензии у госкомпаний в случае сдвига сроков геологоразведки и отказа от обязывающих соглашений с правительством не нашло поддержки в Кремле.

Чиновник Роснедр утверждает, что обязывать госкомпании бурить почти 90 скважин на шельфе при ценах на нефть ниже \$60 за баррель и в условиях санкций нет смысла: надо сосредоточиться на геологоразведке на суше Арктики и во внутренних морях. «Лучше перенести обязательства по бурению на шельфе Арктики до лучших времен, не отзывая уже выданных лицензий», — заключил он.

Пойдут ли инвесторы в Арктику

По активности использования шельфа Россия сейчас на 16-м месте среди 18 стран, имеющих доступ к освоению шельфовых месторождений, сказал РБК российский региональный управляющий Norwegian Oil and Gas Partners Владимир Ряшин. «Норвежская модель освоения шельфа оправдала себя, ее пытаются копировать арабские страны и Австралия», — отметил он. Если Россия внедрит ее, это привлечет капитал в освоение Арктики, особенно уже разведанных месторождений, полагает Ряшин. Но инвесторы из стран, поддерживающих западные санкции, в Арктику даже в этом случае не придут, предупредил он.

В европейской нефтегазовой компании Wintershall Dea считают, что «еще слишком рано» оценивать предложение российского вице-преьера. «В настоящий момент мы концентрируемся на наших действующих проектах с «Газпромом» и ЛУКОЙЛом», — сказал РБК представитель Wintershall Dea.

Представитель британской ВР, совладельца и партнера «Роснефти», отказался от комментариев. РБК направил запросы во французскую Total и англо-голландскую Shell, также работающие с партнерами в России.

Из зарубежных инвесторов в шельфовые проекты в России могут прийти азиатские и ближневосточные компании, в первую очередь китайские и из Саудовской Аравии, считает Алексей Громов. Западные инвесторы и тем более американские из-за санкций в этот регион не придут, заключил он.

Среди российских компаний об интересе работать на арктическом шельфе ранее заявлял ЛУКОЙЛ, крупнейшая частная нефтяная компания. Президент и совладелец ЛУКОЙЛа Вагит Алекперов неоднократно говорил об этом в различных интервью. В пятницу, 16 августа, представитель ЛУКОЙЛа отказался от комментариев. Представитель крупнейшей в России частной газовой компании НОВАТЭК, которая недавно подписала с «Газпром нефтью» соглашение по работе на шельфе Арктики, не ответил на запрос РБК.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/08/19/5d566ab49a7947078cda33b5>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ОЛЬГА АДАМЧУК, СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2019.08.20; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СООБЩИЛА ОБ ИСПОЛНЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ НА ТРЕТЬ ЗА ПОЛГОДА; ИЗ БЮДЖЕТА ПОТРАЧЕНО 560 МЛРД ИЗ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ НА ГОД 1,7 ТРЛН РУБЛЕЙ**

Расходы на **нацпроекты**, которые стали экономической программой президента Владимира **Путина**, пока отстают от графика, пришла к выводу Счетная палата. На 13 проектов, включая **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, из федерального бюджета в этом году должно быть потрачено 1,7 трлн руб. За полгода план выполнен лишь на 32,4% – израсходовано 559 млрд руб., говорится в мониторинге Счетной палаты. В среднем деньги из бюджета тратятся быстрее – 42,5% от плана на год.

Расходы на самый дорогой из проектов – **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»** стоимостью 6,3 трлн руб. до 2024 г. (без учета энергетики) профинансированы всего на 24%, на **«Повышение производительности труда»** – на 18%, на **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и **«Экологию»** – примерно на 12%, на **«Цифровую экономику»** – и вовсе всего на 8%. Больше чем наполовину профинансирован лишь проект **«Здравоохранение»**.

У аутсайдера, **«Цифровой экономики»**, выполнено всего 12 из 27 задач на первое полугодие. Для **нацпроекта** принимаются новые акты, они требуют большого количества согласований, например с Минфином, объясняет невысокие показатели руководитель направления планирования и мониторинга проектного офиса по реализации **нацпроекта «Цифровая экономика»** Аналитического центра при правительстве Андрей Воробьев. После принятия этих актов бюджетные деньги будут тратиться быстрее, уверен он.

Работы по магистральному плану затягиваются. Из 41 мероприятия, запланированного на первое полугодие, выполнено лишь 14, подсчитали аудиторы, из них половина – с нарушением срока (по проектам **«Европа – Западный Китай»** и **«Коммуникации между центрами экономического роста»**). На магистральный план в 2019 г. федеральный бюджет должен потратить 348 млрд руб., а частный бизнес – вложить 386 млрд. С очень высокой вероятностью план привлечения частных средств в магистральный план в 2019 г. не будет выполнен, считает руководитель InfraOne Research Александра Галактионова. Проекты до сих пор пересматриваются, финального перечня все еще нет, комментирует она.

По проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** работы затягиваются из-за переговоров **Росавтодора** с регионами, отмечает Счетная палата. Соглашения с 15 регионами были заключены в мае – июне, хоть должны были – не позднее апреля. На 16 августа финансовые обязательства по **нацпроекту** исполнены на 28,2%, комментирует представитель **Минтранса**. Дорожные работы привязаны к сезону и в большинстве

регионов невозможны до апреля-мая, объясняет он, а оплата происходит после завершения работ и приемки объектов, во многих регионах даже авансирование не предусмотрено.

**Минтранс** в обзоре этого **нацпроекта** сообщал, что не видит рисков неисполнения, и его позиция, отмечает Счетная палата, «представляется недостаточно обоснованной». Например, не был учтен риск неисполнения расходов консолидированных бюджетов регионов, на которые приходится 73,9% затрат в 2019 г. (478 млрд из 647 млрд руб.).

Мультипликативный эффект от национальных проектов может составить около 0,3% ВВП в год, оценивала ранее главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова, а потенциальный рост ВВП – ускориться с 0,7–1,3 до 1,6% в 2024 г. **Нацпроекты** призваны снять структурные ограничения для экономического роста и при эффективном управлении ими они должны сработать, говорила в июле председатель ЦБ Эльвира Набиуллина на Международном финансовом конгрессе. Но экономический рост создает бизнес, а не государство, государственные инвестиции не могут подменить частные. Это прежде всего собственные средства и крупного бизнеса, и малых предпринимателей, которыми они готовы рискнуть в расчете на будущий рост бизнеса и прибыли, поясняла она, а готовность взять на себя этот риск напрямую зависит от «пресловутого инвестиционного климата».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/08/19/809165-natsionalnie-proekti>

### **ТАСС; 2019.08.19; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ В I ПОЛУГОДИИ СОСТАВИЛО 32,4%**

Уровень исполнения расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов в I полугодии 2019 года оказался ниже среднего на 10,1 п.п. и составил 32,4%. Об этом говорится в оперативном анализе исполнения федерального бюджета за январь-июнь 2019 года, подготовленном Счетной палатой.

Менее 25% расходы исполнены по Комплексному плану (23,8%) и четырем **нацпроектам**: «Повышение производительности труда и поддержка занятости» (17,7%), «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (12,2%), «Экология» (11,6%), «Цифровая экономика» (8,3%). При этом по 9 из 76 федеральным проектам расходы не осуществлялись, среди них: «Новые возможности для каждого», «Инфраструктура I и II классов опасности», «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма», «Внедрение наилучших доступных технологий», «Создание системы поддержки фермеров и развитие сельской кооперации», «Логистика международной торговли», «Экспорт услуг», «Европа - Западный Китай», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение».

Расходы на закупки в рамках **нацпроектов** составили лишь 9,3%, а на предоставление межбюджетных трансфертов регионам - 18,5%. Кроме того, в I полугодии не было начато предоставление 60 из 100 субсидий юридическим лицам в объеме 70,4 млрд рублей, указывает ведомство.

Лидерами по исполнению расходов стали **нацпроекты** «Здравоохранение» - 54,5%, «Наука» - 44,3% и «Демография» - 41,6%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/876071>

### **ТАСС; 2019.08.19; СП: РОСАВТОДОР НЕ РАСПРЕДЕЛИЛ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»**

**Росавтодор** в первом полугодии 2019 года не предоставил Самарской области 2 млрд рублей на реализацию проекта «Европа - Западный Китай», хотя правила распределения этих средств ранее были утверждены. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе Счетной палаты (СП) РФ.

«Не осуществлялось финансирование по ряду межбюджетных трансфертов, по которым утверждены правила их предоставления и распределения <...> Росавтодором - на предоставление иных межбюджетных трансфертов в целях развития инфраструктуры дорожного хозяйства в рамках транспортного коридора «Европа - Западный Китай», - говорится в аналитической записке о ходе исполнения федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов РФ за первое полугодие 2019 года. В документе указано, что речь идет о 2 млрд рублей, которые должны были быть распределены в соответствии с распоряжением о распределении межбюджетных трансфертов Самарской области, подписанным в апреле 2019 года.

В августе газета «Коммерсантъ» писала, что два федеральных проекта, которые входят в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, могут быть приостановлены до принятия решения об эффективности и целесообразности их реализации. В частности, речь шла о строительстве коридора «Европа - Западный Китай» и проекте «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», оцененных в рамках плана в 1,3 трлн рублей. При этом со ссылкой на вице-преьера Максима **Акимова** издание пояснило, что правительство не отказывается от проектов - необходимо их уточнение.

Строительство дорожной инфраструктуры для развития коридора «Европа - Западный Китай» включено в **комплексный план** модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года. Общий объем предусмотренных средств - 655,1 млрд рублей, из которых 390,4 млрд рублей - бюджетные средства. Два основных проекта - строительство 729 км скоростной автотрассы Москва - Казань и 70 км автообхода Тольятти с мостом через Волгу.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/881669>

### **ТАСС; 2019.08.19; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 560 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ ЧЕРЕЗ Ж/Д**

Томская область получила 560 млн рублей из федерального бюджета на строительство двухуровневой развязки автодороги с железной дорогой Тайга - Томск, на переезде через которую ежедневно возникают пробки. Об этом сообщается в понедельник на сайте правительства Томской области.

Транспортный узел в районе площади Южной в Томске объединяет регулируемый переезд на 76-м км железной дороги Тайга - Томск, четыре городские улицы и две магистрали (Богашевский и Коларовский тракты), ведущие из южной части в центр города.

«Согласно распоряжению правительства, подписанному премьер-министром Дмитрием **Медведевым**, Томская область получит дополнительно 560 млн рублей на строительство развязки», - говорится в сообщении. Уточняется, что перевод предоставлен в рамках целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» федеральной госпрограммы «Развитие транспортной системы».

В 2017 и 2018 годах на строительство транспортной развязки, разгружающей томский южный транспортный узел, регион получил из федерального бюджета 400 млн рублей. «В этом году правительство выделило 200 млн рублей в апреле, и вот теперь еще 560 млн рублей», - уточнили в правительстве области.

Строительство транспортной развязки началось в 2017 году. За два года подрядчики построили транспортное кольцо на Коларовском тракте с выходом к будущему тоннелю под железной дорогой, ранее 700-метровый тракт расширили до четырех полос. Также была спрямлена улица Континентальная, построены четыре подпорных стенки, автодорожный путепровод и шумозащитный экран. Кроме того, подрядчик благоустроил «Тропу здоровья» в прилегающем лесном массиве.

«Завершение третьего этапа проекта запланировано 25 декабря [2019 года]. До конца года с правой стороны от Богашевского тракта по направлению в аэропорт «Богашево» должны быть оборудованы шесть полос для транспорта протяженностью 1,3 км», - сообщили в ведомстве. Сейчас дорожники завершили укладку выравнивающего слоя, сделали гидроизоляцию и защитный слой путепровода, идет укладка слоя гравийно-песчаной смеси. Отсыпана площадка для буровой установки, которая обеспечит устройство буронабивных свай тоннеля под железной дорогой.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/881961>

### **ТАСС; 2019.08.19; РБК: ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВИТЬ НА ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ 12,6 МЛРД РУБЛЕЙ**

Вице-премьер **Максим Акимов** поддержал предложение **Росморречфлота** перераспределить 12,6 млрд рублей в пользу проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает РБК.

Ранее эти средства предназначались для строительства Багаевского и Нижегородского гидроузлов на Дону и Волге в рамках проекта «Внутренние водные пути». В июле текущего года **Росморречфлот** должен был направить в Главгосэкспертизу проект строительства Нижегородского низконапорного гидроузла, что не было сделано. Теперь старт проекта, назначенный на 2020 год, могут перенести минимум на пять лет. Учитывая это, предлагается перевести 12,6 млрд рублей в пользу проекта «Дорожная сеть», который входит в профильный **нацпроект**.

«Это не свободные средства, а перераспределение с возвратом позднее. В последующие годы [средства] вернут [в проект «Внутренние водные пути»],» - рассказал представитель **Акимова**.

На финансирование проекта «Дорожная сеть» до 2024 года планируется выделить 4,4 трлн рублей. Основная цель - улучшение состояния автомобильных дорог и уменьшение числа аварийно-опасных участков. Ожидается, что дорожный **нацпроект** позволит снизить нагрузку на трассы федерального и регионального значения на 10% и уменьшить смертность из-за ДТП в 3,5 раза.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/886313>

### **ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2019.08.19; СЭКОНОМИТЬ НА ДОРОГАХ**

Минэкономразвития предлагает сэкономить на строительстве платной трассы из Москвы в Казань, ограничив ее до Владимира, и частично реконструировать трассу М-7 «Волга».

О намерении построить скоростную автомобильную трассу «Москва - Нижний Новгород - Казань» «Автодор» заявил в прошлом году. В сентябре 2018 года Сергей Кельбах, занимавший тогда пост председателя правления госкомпании, говорил, что участок автомобильной дороги «Москва - Нижний Новгород - Казань» был включен в шестилетний план деятельности госкомпании и является составной частью коридора «Европа - Западный Китай».

При этом он уточнял, что речь идет о строительстве участка новой автодороги «Москва - Нижний Новгород - Казань» протяженностью 729 км. «Трассировку мы знаем, вот она пройдет севернее Нижнего Новгорода», - добавил тогда Кельбах, отметив, что работы, которые заказывает госкомпания, разбиты на три участка.

По его словам, дорогу будут строить по концессионному соглашению. При этом внебюджетные средства запланированы минимум на уровне 30%, «это пессимистичный прогноз». «По сдержанным, но оптимальным (оценкам - ИФ) - около 39%, от 30% до 40%», - добавил он.

Закончить строительство планировалось в 2024 году. В Минфине тогда оценивали стоимость строительства трассы «Москва - Казань» в 540-550 млрд рублей.

К концу 2018 года «Автодор» был готов объявить конкурс на выполнение предпроектных работ по строительству новой трассы. Работы по проектированию и планировке территории под строительство были запланированы на 2019 год.

«В следующем году планируем разыграть и провести конкурсные процедуры, и за год получить заключение «Главгосэкспертизы». И если мы начнем в 2020 году - начале 2021 года строительно-монтажные работы, то это будет успех», - заявлял в феврале заместитель председателя правления госкомпании Вадим Ермилов.

В начале июня вице-премьер РФ **Максим Акимов** разрешил «Автодору» начать подготовку документов по планировке территории под строительство новой автомобильной дороги «Москва - Казань».

Со своей стороны **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** назвал этот проект «не только актуальным, но и очень перспективным», отмечая, что его обсуждали на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора «Европа - Западный Китай» «было заложено в наших межправительственных соглашениях».

«Автомобильная дорога от Москвы до Казани и ее ответвления на Самару с обходом Тольятти и дальнейший выход на российско-казахстанскую границу - это и есть тот самый маршрут, который обеспечивает выполнение второго этапа реконструкции этого транспортного коридора», - уточнил он.

**Дитрих** отметил, что новая дорога будет дешевле в эксплуатации за счет того, что позволит собирать плату с движущихся по ней грузовых автомобилей. Предполагается, что на трассе будет реализована система платы по принципу «свободный поток».

По словам министра, в 2019 году планируется завершить планировку территории «и в конце этого - начале следующего года намечали начать конкурсные процедуры по контракту на проектирование и сразу на строительство».

«То есть, это определенного рода контракт жизненного цикла, который позволит нам оптимизировать все процедуры и стоимость», - пояснил он.

В июне в рамках предпроектных работ правительство РФ определило районы прохождения трассы и схему территориального планирования с указанием на конкретные районы прохождения этой автодороги.

Как пояснили в «Автодоре», это было необходимо для принятия решений о резервировании земель, переводе земель из одной категории в другую, разработке документации по планировке территории в целях строительства и реконструкции объектов дорожного хозяйства федерального значения.

При этом проект платной трассы еще не утвержден. Наряду с ним правительство рассматривает проект скоростной дороги «Меридиан», предложенный ЗАО «Русская холдинговая компания». Эта трасса должна соединить Китай, Казахстан, Россию, Белоруссию и страны Евросоюза. Для реализации данного проекта понадобится почти \$8 млрд частных инвестиций, при этом инициаторы проекта заявляли, что привлекать государственные средства не планируют.

Кроме того, **Росавтодор** реализует проект реконструкции существующей федеральной автодороги М-7 «Волга», общая протяженность которой составляет 1 тыс. 350 км.

В июне премьер-министр **Дмитрий Медведев** дал поручение ведомствам определить объемы затрат, источники финансирования, политические, социальные и экологические риски реализации проекта реконструкции М-7, включая обходы городов.

Как подсчитал независимый оценщик, проект реконструкции автодороги общего пользования М-7 «Волга», рассматриваемый в качестве альтернативы строительству новой платной скоростной трассы «Москва – Казань», может обойтись в сумму до 139 млрд рублей.

Оценку стоимости реконструкции М-7 провела инжиниринговая компания АЕСОМ, которая участвовала в проектах создания автодороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург», Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге, строительства новых

терминалов «Шереметьево» и «Пулково». Заказчиком исследования выступила автономная некоммерческая организация «Инвестиционно-технологической развитие» (АНО «ИТР», ее учредителями, по данным аналитической системы СПАРК-Интерфакс, являются Фонд «Сколково» и Фонд развития промышленности Минпромторга).

По информации источника «Интерфакса», ознакомившегося с отчетом, в документе предложены два возможных варианта стоимости реконструкции автодороги.

По первому из них стоимость капитальных затрат составит 111,3 млрд рублей в ценах 2019 года (с НДС). Данный вариант предполагает реконструкцию М-7 под категорию 1Б по аналогии с проектными решениями на участках дороги, где ремонтные работы уже проведены с получением положительных заключений Главгосэкспертизы. Также предполагается расширение дороги без устройства дополнительных обходов населенных пунктов и без сноса зданий на прилегающей к дороге полосе. Из строительства обходов населенных пунктов в расчет принят только участок обхода Нижнего Новгорода протяженностью 20 км.

Альтернативный вариант реконструкции М-7, по словам источника, предполагает увеличение стоимости проекта на 27,7 млрд рублей - до 139 млрд рублей - в ценах 2019 года.

В случае, если при переводе в 1Б категорию будет принято решение о строительстве обходов населенных пунктов, то, согласно отчету, потребуется новое строительство автодороги на протяжении около 90 км. При этом учитывается, что расположенные близко друг к другу населенные пункты будут обходиться одним участком трассы. В расчете учтено строительство обходов населенных пунктов Покров, Петушки, Лакинск, Гороховец, Лысково, Цивильск и Старая Тюрлема. Также предполагается достройка обхода Нижнего Новгорода.

Между тем Минэкономразвития и **Минтранс** оценивают реконструкцию М-7 в 400 млрд рублей и 449 млрд рублей соответственно, отмечая ряд сложностей в реализации проекта и дальнейшем использовании дороги.

Обсуждение вопроса выбора между строительством новой платной дороги «Москва – Казань» и реконструкцией трассы М-7 «Волга» продолжается. Вместе с тем в **Минтрансе** в защиту новой трассы делают акцент на том, что она уже обеспечена частными инвестициями.

«Реконструкция М-7 на самом деле, когда мы все это сравнение сделали, то в объеме реконструкции она будет дороже или сопоставима со стоимостью строительства новой дороги («Москва – Казань» - ИФ). Но на новую дорогу у нас порядка 260 млрд рублей частных инвестиций предполагается, а в реконструкцию бесплатной дороги мы их не привлечем», - отмечал первый **заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

По его словам, новая автомобильная дорога как минимум 20-22 года в зависимости от модели участков будет обслуживаться за счет поступления платы, тогда как в случае реконструкции М-7 вырастут бюджетные расходы на ее содержание из-за перехода дороги в более высокую категорию.

С 30 июля «Автодор» объявил конкурсы на планировку территорий для новой автомобильной дороги «Москва - Казань». Четыре тендера общей стоимостью 1 млрд 580 млн рублей предполагают разработку проектов планировки территории и межевание земли под строительство новой трассы.

Кстати, в середине июля и глава Минэкономразвития Максим Орешкин после своего автопробега по городам России поддержал предложение о строительстве новой платной трассы «Москва-Казань».

«Мне кажется, что нужно заниматься и существующей трассой, и новая трасса будет дополнением к тому, что сейчас есть. Это будем обсуждать с премьер-министром на совещании», - заявил он журналистам.

Вместе с тем, как выяснили «Ведомости», глава Минэкономразвития предлагает существенно сэкономить на строительстве новой трассы и реконструкции М-7.

По информации издания, вместо новой дороги до Казани Минэкономразвития предлагает строить ее до Владимира, а далее - точно реконструировать автодорогу М-7 «Волга» (Москва - Уфа), расширив ее до трех полос там, где их сейчас две, и построив объезды Владимира, Гороховца, Нижнего Новгорода и Чебоксар.

Это позволит вдвое сократить расходы на проект - до 279 млрд рублей, из которых 121 млрд приходится на новую дорогу, говорят несколько собеседников издания. Это подтвердил и Орешкин, который отметил, что предложения Минэкономразвития позволят «максимально эффективно использовать бюджетный ресурс».

**Минтранс** и «Автодор» настаивают на строительстве новой дороги до Казани. По поручению премьера Минстрой также анализировал проект и выступил за строительство новой трассы.

Основной вопрос в дискуссии **Минтранса** и Минэкономразвития состоит в том, какой из проектов обеспечит снижение смертности на дорогах. По мнению Орешкина, которое приводит издание, предлагаемый **Минтрансом** проект строительства новой дороги не решит проблему аварийности М-7 там, где сейчас всего две полосы и нет полосы для обгона, «так как из Казани в Нижний Новгород люди поедут по существующей трассе, не захотят делать крюк».

При этом, обращает внимание Орешкин, М-7 крайне перегружена на участке от Москвы до Владимира и людей, которые захотят быстро выехать из Москвы, заплатив за проезд, будет много.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2019.08.19; СВЯЖУТ ТРАССЫ МОСТАМИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ВЫДЕЛИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА**

Дорожные работы оказались в центре особого внимания экспертов отрасли и чиновников разных уровней. Поводом для обсуждения стал рейтинг Агентства региональных социально-экономических проектов.

Аналитики компании собрали данные о том, как в регионах ЦФО идет реализация проекта «Качественные и безопасные автомобильные дороги» и назвали как лидеров, так и аутсайдеров. В первую пятерку попали Калужская, Воронежская, Ярославская, Тамбовская и Курская области. Замкнули рейтинг Орловская, Московская, Рязанская, Владимирская и Смоленская области.

Примечательно, что в субъектах, оказавшихся в нижней части таблицы, власти предпочли не обращать внимания на рейтинг, а вот в тех областях, которые были названы в числе лучших - еще раз подчеркнули: дорожные работы идут интенсивно, а их качество строго контролируется.

В Курске, где дорожное строительство и реконструкция в этом году были названы приоритетным направлением, врио главы региона Роман Старовойт выехал на один из самых масштабных объектов - проспект Дружбы. Дорожное полотно по этой улице требовало модернизации свыше десяти лет, прилегающие к проспекту переулки ждали дорожную технику с нетерпением. И вот - когда уже были получены средства на реконструкцию важной трассы - часть жителей выступила против проекта. Им не нравилось ни расширение проезжей части, ни перспектива растущей популярности маршрута среди автомобилистов, ни сам процесс дорожных работ. Примирить стороны все же удалось, и теперь здесь можно увидеть очертания новой дороги. На объекте работают 25 машин и 50 строителей: укладывают щебень, делают ливневку и кабельную канализацию.

Тем временем, на заседании правительства РФ заявили о дополнительном финансировании дорожных программ в регионах на 39,2 миллиарда рублей.

Известно, что средства пойдут не только на восстановление дорожной инфраструктуры в регионах, пострадавших от наводнений, но и на реконструкцию и восстановление аварийных сооружений - путепроводов и мостов.

Примечательно, что через несколько дней после этого заседания врио главы Липецкой области Игорь Артамонов анонсировал долгожданный ремонт моста через реку Быстрая Сосна и реконструкцию виадука в районе поселка

Новая жизнь. Последний объект он назвал «бутылочным горлышком» грязинской трассы и отметил, что работы начнутся уже в конце нынешнего года.

Липецкие чиновники также проведут торги для начала строительства второй очереди восточного обхода промышленной зоны. Эта трасса пройдет от развязки в районе села Казинка до автодороги Орел-Тамбов. Проектом предусмотрен и мост через реку Матыра. Инвестировать в этот путепровод намерены почти три миллиарда рублей, а завершить работы в три этапа.

В целом же, в тех регионах, где строительство дорог было названо приоритетным направлением работы, а областные чиновники сделали все возможное для увеличения дорожного фонда, об итогах нынешнего строительного сезона уже начали отчитываться. Здесь подробно сообщают не только об успехах, но и о недоработках подрядчиков. С неизменным указанием: фирма устранит их за свой счет.

Прямая речь

**Евгений Дитрих министр транспорта РФ**

В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» мы ремонтируем региональные трассы и уличную сеть крупнейших агломераций. К 2024 году субъекты приведут в порядок почти 45 тысяч километров региональных дорог, а совместно с городами они сделают еще 30 тысяч километров улиц. Большинство субъектов программы работ утвердили на шестилетний срок, но контракты по старинке заключают только на год. Присил бы регионы заключать шестилетние контракты.

### **ТАСС; 2019.08.19; СП: РОСАВТОДОР НАРУШИЛ СРОКИ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ СОГЛАШЕНИЙ ПО НАЦПРОЕКТУ С 15 РЕГИОНАМИ**

**Росавтодор** заключил соглашения с 15 субъектами РФ о выделении средств на реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» с нарушением сроков. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Счетной палаты РФ.

«С нарушением сроков, установленных постановлением Правительства Российской Федерации <...>, **Росавтодором** в мае - июне 2019 года заключены соглашения с 15 субъектами Российской Федерации о предоставлении межбюджетных трансфертов в рамках реализации федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги**» на сумму 5 млрд рублей», - говорится в аналитической записке о ходе исполнения федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов РФ за первое полугодие 2019 года, распространенной ведомством.

В Счетной палате пояснили, что распоряжение правительства было принято 29 марта 2019 года, а соглашения должны были быть заключены не позднее 20 рабочих дней со дня его принятия, то есть до 29 апреля 2019 года.

**Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. К 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое - до 85% - увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии,

на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд руб., федеральный бюджет направит 440,9 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/881655>

### **ТАСС; 2019.08.19; РОСАВТОДОР: ИСПОЛНЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА ДОСТИГЛО 28,2%**

Исполнение финансовых показателей **нацпроекта** «Безопасные и качественные **автодороги**» достигло 28,2%, реализация дорожного **нацпроекта** идет в соответствии графиком, сообщает пресс-служба **Росавтодора**.

«Реализация мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные **автомобильные дороги**» идет в соответствии с графиком. По состоянию на 16 августа 2019 года исполнение финансовых обязательств в целом по **нацпроекту** составляет 28,2%. При этом только по федеральному проекту «Дорожная сеть» в настоящее время этот показатель достиг 32,3%», - говорится в сообщении дорожного агентства.

В **Росавтодоре** пояснили, что исполнение финансовых показателей **нацпроекта** предусмотрено во второй половине года. Это связано с тем, что дорожная деятельность в России стране носит ярко выраженный сезонный характер. «В большинстве субъектов дорожные работы невозможны до апреля-мая. Они осуществляются в весенне-летний период с учетом географических и климатических особенностей территорий. Оплата производится после завершения работ и приемки объектов, в том числе при участии общественных контролеров. При этом во многих регионах авансирование дорожной деятельности не предусмотрено», - отметили в **Росавтодоре**.

Как уточнили в дорожном агентстве, соглашения со всеми 83 субъектами РФ на основную сумму федеральной поддержки - 106,2 млрд рублей - заключены в срок до 5 апреля, менее чем за месяц после доведения лимитов. Бюджетные обязательства по всем заключенным соглашениям поставлены на учет территориальными органами Федерального казначейства.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/885321>

### **ТАСС; 2019.08.19; РОСАВТОДОР РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ**

**Федеральное дорожное агентство Росавтодор** готово предоставить Самарской области первые 2 млрд рублей на проект автомобильного обхода Тольятти после подписания регионом концессионного соглашения на его строительство. Об этом говорится в понедельник в сообщении ведомства.

Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу планируется начать в 2019 году и завершить к 2024 году. Проект включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, и предполагает строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км., которые станут частью международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай». Общий объем инвестиций в проект оценивается в 130 млрд рублей.

В понедельник Счетная Палата РФ указала, что **Росавтодор** в первом полугодии 2019 года не профинансировал межбюджетный трансфер в 2 млрд рублей, который предусмотрен в 2019 году на строительство обхода Тольятти в рамках транспортного коридора «Европа - Западный Китай». При этом распоряжение о распределении этих средств в область из федерального бюджета было подписано в апреле 2019 года.

«Субъекту была предоставлена возможность расходовать 2 млрд 056 млн рублей в 2019 году на реализацию проекта «Обход г. Тольятти»... но сам регион пока ей не воспользовался», - рассказали в **Росавтодоре**. Как пояснили в ведомстве, выделение средств также требовало наличие паспорта регионального проекта, соответствующего

паспорту федерального проекта «Европа-Западный Китай». Этот документ был согласован в мае текущего года, а 6 июня 2019 подписано соглашение между **Росавтодором** и Самарской областью о выделении средств.

«По бюджетному законодательству средства предоставляются «по фактической потребности» – в данном случае, так как это ГЧП-проект, после подписания концессионного соглашения. В настоящее время такое соглашение субъектом ни с одним из потенциальных концессионеров не заключено», - добавили в **Росавтодоре**.

При этом в **Росавтодоре** отметили, что общий объем федеральных средств предусмотренный на проект составляет 67,36 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/886235>

### **ТАСС; 2019.08.19; РОССТАТ: ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В ЯНВАРЕ - ИЮЛЕ ВЫРОС НА 1,3%**

Грузооборот транспорта в России в январе - июле 2019 года вырос по сравнению с показателем за аналогичный период прошедшего года на 1,3% и составил 3 трлн 292 млрд т/км. Об этом говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 1,3%, до 1 трлн 520,5 млрд т/км, автомобильного транспорта - на 6,6%, до 151,7 млрд т/км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 1,2% и составил 1 трлн 559,5 млрд т/км.

В то же время грузооборот морского транспорта снизился на 6,8%, до 20,7 млрд т/км, внутреннего водного - на 4%, до 35,4 млрд т/км, воздушного транспорта - на 6,2%, до 4,1 млрд т/км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/884563>

### **РБК; ЕВГЕНИЯ ЧЕРНЫШОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.20; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ПЕРЕХОДИТ НА ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ; В РОССИИ МЕНЯЮТСЯ ПРАВИЛА ПОПОЛНЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ПРОЕЗДНЫХ БИЛЕТОВ**

Транспортные карты в большинстве российских регионов через год нельзя будет пополнить наличными без предъявления паспорта. Новое требование затронет около 30 млн карт более чем в 60 городах, в том числе подмосковную «Стрелку»

Примерно половину выпущенных в России транспортных карт с августа 2020 года нельзя будет пополнять наличными без идентификации их владельцев. Это следствие принятых Госдумой и подписанных президентом Владимиром **Путиным** поправок в закон о национальной платежной системе (опубликованы 2 августа 2019 года, вступают в силу через год после публикации).

В законе говорится, что неидентифицированные клиенты смогут «предоставлять денежные средства оператору электронных денежных средств только с использованием банковского счета», то есть речь идет о запрете анонимного пополнения электронных кошельков. «Запрет коснется и транспортных карт, которые используются для оплаты проезда на наземном транспорте и в метро и де-юре являются электронными кошельками», — говорится в аналитической записке Ассоциации участников рынка электронных денег и денежных переводов (АЭД), с которой ознакомился РБК. При такой модели денежные средства поступают в записанный на транспортной карте электронный кошелек.

Транспортные карты с электронными кошельками действуют в более чем 60 российских городах, ими пользуются миллионы человек, они востребованы среди туристов, однако эти риски не рассматривались при принятии закона и, вероятно, окажутся неожиданными для потребителей, подчеркивает ассоциация.

Всего в России выпущено более 60 млн транспортных карт в 75 городах, половина из них работает по модели электронного кошелька, пояснил РБК Дмитрий Пьянковский,

гендиректор компании «Технезис» — разработчика программного обеспечения и методики управления транспортными предприятиями. Карты, попадающие под запрет на пополнение наличными без идентификации клиента, по его словам, используются в 60–65 российских городах, в том числе в Нижнем Новгороде, Самаре и Ростове-на-Дону, а также в Московской области (транспортная карта «Стрелка»).

На московскую «Тройку» и петербургский «Подорожник» новые требования не распространяются, указывает Пьянковский. Эти карты пополняются по другой модели: деньги поступают на счет юридического лица, а оттуда уже переводятся на конкретную транспортную карту, то есть, внося наличные, владелец карты не пополняет электронный кошелек, а кладет деньги на счет компании, предоставляющей транспортную услугу.

До принятия июльских поправок все держатели транспортных карт могли пополнять их наличными без проверки личности. По данным Пьянковского, в регионах доля пополнения этих карт наличными составляет около 20%, а в крупных городах варьируется в пределах 15–20%.

Причины запрета

Маловероятно, что запрет появился намеренно, объясняет председатель АЭД Виктор Достов, «скорее всего, причина в том, что изменения в законодательство принимались в крайне короткий срок и без обсуждения с участниками рынка возможных прямых и косвенных последствий» их введения.

Внимание на проблему в письме к председателю ЦБ Эльвире Набиуллиной обратила и Национальная платежная ассоциация. «Законопроект вводит запрет на пополнение наличными деньгами транспортных карт, работающих по принципу электронных кошельков (за исключением карт «Тройка»). Подавляющее большинство электронных проездных билетов в целях обеспечения проезда на различных видах транспорта вынуждены использовать механизм неперсонифицированных электронных средств платежа», — сказано в письме, с которым ознакомился РБК. В ответе ЦБ от 7 августа говорится, что запрет на пополнение неидентифицированных кошельков наличными был предложен Росфинмониторингом для возможности установления источника поступления денежных средств, что снизит риски использования анонимных электронных средств платежа для финансирования терроризма и отмывания доходов, полученных преступным путем.

Влияние таких поправок на транспортные карты законодатели обсуждали с ЦБ и Росфинмониторингом, рассказал РБК глава комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолий Аксаков. «Новые требования не должны касаться транспортных карт», — подчеркнул он, добавив, что будет выпущен подзаконный акт, который внесет ясность в ситуацию. Однако федеральный закон согласно Конституции имеет превалирующую позицию по отношению к подзаконным нормативным актам, поэтому в сложившейся ситуации налицо будущий конфликт содержания норм права, объясняет партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.

РБК направил запрос в ЦБ и Росфинмониторинг. **Минтранс** перенаправил запрос в Минфин и ФНС.

К чему приведет запрет

Чтобы соответствовать новым требованиям законодательства, есть два пути решения, говорит исполнительный директор Национальной платежной ассоциации Мария Михайлова. «Либо у держателей карт при пополнении наличными будут запрашивать документ, удостоверяющий личность, либо операторы транспортных карт будут менять договорную схему, чтобы карты перестали быть электронными кошельками», — объяснила она. В последнем случае есть риски, указывает Михайлова: сейчас все денежные средства хранятся на счету в банке, обслуживающем электронный кошелек, и если переделать схему пополнения, то деньги будут проходить через региональные транспортные компании или местных операторов, что ненадежно, так как при наличии

проблем у таких компаний или просто из-за их недобросовестности деньги держателей карт могут пропасть.

В «Золотой короне» (выпускает транспортные карты по модели электронного кошелька) знают о существующей проблеме, сказал РБК руководитель дирекции транспортных и социальных карт «Золотая корона» Александр Гришин. По его словам, пополнение наличными — критичный функционал и люди будут просто отказываться от использования карт.

Изменение законодательства усложнит процедуру пополнения транспортных карт наличными, так как необходимо будет пройти идентификацию, соглашаются в «Расчетных решениях» («дочка» Сбербанка, оператор подмосковной «Стрелки»). В настоящее время, по данным компании, на наличные приходится не более 10% от объемом пополнения «Стрелки». «Вероятно, увеличится объем пополнения транспортных карт из безналичных каналов и снизится доля пополнения наличными», — прогнозируют в компании, добавляя, что оператор выполнит все требования законодательства и внесет в схему пополнения карт наличными изменения.

В Ассоциации участников рынка электронных денег считают, что запрет на пополнение неидентифицированных карт без открытия счета не соответствует социальным и экономическим интересам населения и его следует пересмотреть.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/08/19/5d556a549a7947b45ce12079>

**РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ГАЛИНА КАЗАКУЛОВА, АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА; 2019.08.20; МИНЭКОНОМИКИ ОЦЕНИЛО СВЯЗЬ АВАРИЙНОСТИ С ЧИСЛОМ ЧАСТНЫХ КАМЕР НА ДОРОГЕ; В МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРИШЛИ К ВЫВОДУ, ЧТО УЧАСТИЕ ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ В ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД УМЕНЬШАЕТ УРОВЕНЬ АВАРИЙНОСТИ. РАНЕЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБВИНЯЛО ЧАСТНЫЙ БИЗНЕС В ЖЕЛАНИИ ЗАРАБАТЫВАТЬ, А НЕ СНИЖАТЬ ЧИСЛО ДТП**

Минэкономразвития опровергло утверждение о том, что частные камеры устанавливаются в местах с наибольшим числом нарушений Правил дорожного движения (ПДД), а не в местах концентрации аварий. Об этом говорится в докладе министерства, направленном в правительство. У РБК есть копия доклада, его подлинность подтвердили источник в правительстве и собеседник в одном из профильных ведомств.

В рамках заседаний проектного комитета по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» высказывался тезис о том, что системы фото- и видеофиксации нарушений должны являться не способом заработка, а средством повышения безопасности, говорится в докладе. Об этом же заявлял вице-премьер **Максим Акимов** (курирует в правительстве транспорт), который предлагал постепенно отказаться от частных камер на дорогах, передав их государству. «Мы подменяем главный мотив — добиваться, чтобы на этом участке [дороги, где установлена камера] никто не нарушал. А сейчас мотив — добиваться, чтобы нарушали как можно чаще, потому что денежный поток становится главным мерилom», — говорил он в интервью РБК в феврале. В начале июля заместитель генпрокурора Александр Буксман также отмечал, что камеры, которые устанавливали для снижения аварийности на дорогах, стали «источником доходов». По его данным, предпринимателям причитается до 90% доходов от штрафов за нарушения, зафиксированные с помощью камер.

При заключении концессии размер платы, за счет которой возмещаются затраты компании-концессионеру и обеспечивается доходность на вложенные средства, частично или полностью зависит от количества либо размера собранных штрафов. Но, согласно докладу Минэкономразвития, среднее снижение аварийности при установке камер по концессиям достигает 19%, тогда как в местах, где установлены государственные камеры

с фиксированной оплатой услуг фиксации нарушений, этот показатель не выше 15%. По 13 из 23 госконтрактов снижение количества ДТП не превысило 5%.

«В результате реализации всех соглашений, в которых размер платы публичной стороны зависит от количества собранных штрафов, аварийность снизилась на уровень выше среднего», — указано в документе. В качестве примера авторы доклада приводят концессию в Подмосковье, где аварийность уменьшилась на 15–30%. В рамках этой концессии компания «МВС групп» получает не фиксированную плату, а вознаграждение, зависящее от количества собранных штрафов. Такие данные Минэкономразвития приводит, ссылаясь на выборку **Минтранса**.

Две из 11 разыгранных концессий на установку камер получила государственная компания «Ростелеком». Как говорится в докладе Минэкономразвития, эффективность ее камер оказалась ниже, чем у тех, которые установил частный бизнес. Снижение числа ДТП в случае «Ростелекома» составило лишь 9,4% против 15,1% у конкурентов.

Вопросы к «Ростелекому»

«Ростелеком» является крупнейшим участником рынка установки и обслуживания систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД (не только концессий, но и госконтрактов), сказано в докладе Минэкономразвития: «По результатам проверки Генпрокуратурой концессионных соглашений и госконтрактов в отношении систем [фото- и видеофиксации] были выявлены многочисленные нарушения со стороны «Ростелекома», выразившиеся в нарушении правил заключения и исполнения госконтрактов, ограничении конкуренции и завышении стоимости, например, в Новгородской и Вологодской областях».

«Считаем информацию, процитированную из доклада, предвзятой, — заявили РБК в пресс-службе «Ростелекома». — Ни о каких «частых нарушениях» со стороны компании нам неизвестно. Обвинений не получали». «Ростелеком» принимал участие в создании систем фото- и видеофиксации более чем в 40 регионах страны, из 15,5 тыс. камер в России на долю компании приходится около трети (5 тыс.), подчеркнул представитель компании. «Это огромный опыт, самая мощная экспертиза на рынке, хорошие оценки со стороны заказчиков, но главное — реальный социальный эффект в виде снижения аварийности на дорогах», — добавил он.

Эксперты министерства также нашли связь между аварийностью и степенью конкуренции при отборе концессионеров. В тех контрактах, где исполнитель выбирался конкурентным путем (было больше одного участника), среднее снижение числа ДТП достигло 17,7%. В соглашениях, на заключение которых был только один претендент, число аварий снизилось лишь на 11%.

Вице-премьер **Максим Акимов** предложил регионам отказаться от увязки вознаграждения концессионера с объемом собираемых им штрафов, сказал РБК его представитель. Такой тезис, в частности, должен быть включен в методические рекомендации по улучшению условий дорожного движения и определению мест размещения автоматизированных комплексов фиксации нарушений ПДД, добавил он. «Ростелеком» согласен с тем, что размер платежей компаниям за фиксацию нарушений не должен зависеть от суммы собранных штрафов, сказал его представитель. В пресс-службе **Минтранса** отказались от комментариев.

«В свое время ФАС сказала, что в концессионном соглашении не может быть прописана фиксированная сумма, иначе это была бы скрытая форма закупки, и что бизнес (вместе с государством) должен нести риски из-за того, насколько эффективно работает система», — заявил РБК Алексей Никитенко, гендиректор компании «Безопасные дороги Рязанской области», которая в 2014 году заключила концессию в Рязанской области на 590,8 млн руб. По его словам, любое размещение камер производится на основании статистики аварийности по согласованию с ГИБДД и **Минтрансом** области. «Мы не можем влиять на выписывание постановлений (штрафов. — РБК), не можем влиять на работу судебных

приставов. Постановление [о назначении штрафа] выписывает ГИБДД с тех камер, которые мы устанавливаем и обслуживаем. Все оборудование уже передано государству, в этом заключается модель концессионного соглашения», — добавил он.

Во сколько обходятся камеры

Общий объем госрасходов на обслуживание и создание систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД составляет 20,6 млрд руб. Из них более половины уходит на концессии — 11,1 млрд руб. Однако концессии позволяют создавать «комплексный объект», включающий помимо самих систем фиксации нарушений системы весогабаритного контроля, интеллектуальные системы управления дорожным движением, системы видеонаблюдения, указано в докладе Минэкономразвития. Такой подход «позволяет экономить на масштабе», но он не применяется в рамках госконтрактов, сетуют эксперты ведомства.

На создание камер видеонаблюдения в рамках всех концессий было потрачено 2 млрд из 11 млрд руб., а по остальным соглашениям (госконтрактам и договорам) — лишь 1,2 млрд из 9,5 млрд руб., указывают в Минэкономразвития.

Чиновники Минэкономразвития также предупреждают, что в июле 2019 года президент **Владимир Путин** поручил правительству принять меры по обязательному информированию водителей о местах размещения камер, в том числе с помощью предупреждающих знаков. «Конечным итогом выполнения указанного поручения будет являться снижение возможностей для извлечения доходов от комплексов фото- и видеофиксации частными компаниями», — заключают в министерстве.

[https://www.rbc.ru/society/20/08/2019/5d5a55dd9a794799af738b80?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/society/20/08/2019/5d5a55dd9a794799af738b80?from=from_main)

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ГУБСКИЙ; 2019.08.20; ДМИТРИЙ ПОЛИЩУК, «ЯНДЕКС»: «TESLA НАЗЫВАЕТ СВОЙ РЕЖИМ АВТОПИЛОТОМ, НО ЭТО МАРКЕТИНГОВОЕ ЛУКАВСТВО»; РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «ЯНДЕКСА» РАССКАЗЫВАЕТ, КАК УСТРОЕН РОССИЙСКИЙ БЕСПИЛОТНИК И КОГДА ОН СМОЖЕТ ПРИНЯТЬ ПАССАЖИРОВ**

Самые первые беспилотники «Яндекса» отправились в путь в мае 2017 г. С августа 2018 г. они появились на дорогах Иннополиса и Сколково, затем – Тель-Авива, а с мая этого года – и на улицах Москвы, совокупно уже 38 машин. «Яндекс» оборудует серийные Prius собственными беспилотными модулями в цеху на западе Москвы, задача – вывести на дороги 100 машин в этом году и дальше – до 1000, говорит руководитель направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрий Полищук.

Дмитрий Полищук

руководитель направления беспилотных автомобилей «Яндекса»

Родился 7 января 1985 г. в Архангельске. Учился на факультете информационной безопасности Института криптографии связи и информатики Академии ФСБ

2007 начал работать в компании «Яндекс»

2009 возглавил разработку «Яндекс.Карт». С 2011 г. также возглавил разработку «Яндекс.Навигатора» для мобильных устройств

2012 занял позицию руководителя разработки мобильных сервисов «Яндекса»

2015 руководил проектом «Яндекс.Браузер»

2016 в декабре возглавил направление беспилотных автомобилей «Яндекса»

Большое количество беспилотников на дорогах общего пользования позволит собрать большой объем информации, необходимой для написания алгоритмов, – как беспилотнику вести себя в той или иной ситуации. Именно программное обеспечение, а не железо (сенсоры, процессоры или видеокарты) является главным вызовом для создания полноценного беспилотного автомобиля, утверждает Полищук.

«Яндекс» принципиально конструирует свои беспилотники автономными, то есть не зависящими от спутниковых систем глобального позиционирования и подключения к интернету. Ориентироваться автомобилю в пространстве с сантиметровой точностью помогают сенсоры (шесть радаров, четыре лидара, шесть камер и др.), которые передают эту информацию в компьютер беспилотника, а он соотносит данные с заложенной в память картой высокого разрешения (HD-картой), созданной «Яндексом», проектирует траекторию движения и дает команды органам управления автомобилем.

Я прокатился на беспилотнике по имени Walrus («Яндекс» называет свои машины именами андроидов из сериала «Мир Дикого Запада») 15 минут. Закольцованный маршрут по Аминьевскому шоссе, Мичуринскому проспекту и прилегающим улицам беспилотник проехал без проблем: пропускал машины на главной дороге, выезжая с второстепенной, притормаживал на временных знаках ограничения скорости, дал пройти пешеходам на нерегулируемом переходе...

После поездки Дмитрий Полищук подробно объяснил, как устроен беспилотник «Яндекса» и как компания намерена использовать их серийные версии.

– Перед началом теста я с удивлением узнал, что ваши беспилотники не используют ни интернет-подключение, ни системы глобального позиционирования для ориентации в пространстве. Почему вы не используете GPS и «Глонасс» – разве с их помощью позиционирование вашего автомобиля не станет точнее?

– Глобальные системы позиционирования дают очень неточные данные. На них сильно влияют погодные условия, застройка, даже листья деревьев. Наши машины принимают сигнал этих систем, но могут передвигаться вообще без них. Когда вы ехали в нашем беспилотном автомобиле, он двигался без GPS и «Глонасс».

– Но для этого беспилотнику нужна очень детализированная карта?

– Да. И в этом нет проблемы. Построить такие карты можно, а дальше, по мере того как беспилотники ездят, они их постоянно обновляют, так что получается самоподдерживающийся организм. Как произошло с «Яндекс.Пробками»: сначала мало людей ими пользовались, а теперь пользуются почти все, все включают передачу данных, и потому данные постоянно обновляются.

– Но сейчас ваши беспилотники могут ездить только в тех районах, для которых у вас есть HD-карты? Сколько процентов территории Москвы ваши HD-карты охватывают?

– Любая компания в мире, которая заявляет, что ее беспилотники умеют ездить в городе, использует аналог карт, о которых мы говорим. У нас отсняты почти все Хамовники, Третье транспортное кольцо, часть Садового кольца, территория вокруг нашего офиса на Аминьевском шоссе, маршрут от Аминьевского шоссе до главного офиса «Яндекса» на ул. Льва Толстого, по которому наши беспилотники курсируют в режиме шаттлов... В процентах от общей территории Москвы мне бы не хотелось говорить, потому что эта цифра постоянно растет и еще увеличится к моменту, когда это интервью будет опубликовано.

И, главное, создание HD-карт – совсем не проблема. Если мы понимаем, что мы решили все другие проблемы и всё ездит, то мы потратим некоторое (небольшое) количество денег и построим HD-карту всей Москвы за месяц.

Вспомните: когда появились смартфоны с системой навигации, карт тоже не было. И все задавались вопросом: зачем они нужны, если нет карт? А теперь карты есть для каждой дыры, и они постоянно обновляются. То же самое произойдет и с беспилотниками.

Главная проблема беспилотника

– Вы сказали, что HD-карты – не проблема. А что является главной проблемой для беспилотников?

– Алгоритмы. Вся система беспилотного автомобиля «Яндекса» состоит из четырех основных элементов.

Локализация – беспилотник всегда должен понимать, где он находится с точностью до сантиметров. Распознавание – модуль, который отвечает за распознавание объектов вокруг беспилотника – автомобилей, пешеходов, велосипедистов, дорожных знаков и проч. Далее наступает этап предсказания того, как все эти объекты будут себя вести и какое влияние окажут на движение беспилотника. И только после этого наступает этап планирования движения и его исполнение.

Самые сложные этапы – это предсказание и планирование. Локализация и распознавание – эти проблемы еще до конца не решены, но очевидно, что они будут решены по мере развития техники и опыта. А вот умение предсказывать и планировать – это всегда будет предметом конкуренции компаний, которые занимаются разработкой подобных систем.

Организовать движение беспилотника в статичном мире очень просто: достаточно иметь карту и нарисовать маршрут движения. Следующий уровень сложности – организовать движение в мире, где объекты перемещаются по известным траекториям. Это тоже понятная задача. Но в реальном мире каждый участник дорожного движения перемещается только по известному ему маршруту и каждый оказывает влияние на каждого. Сейчас большинство компаний – разработчиков беспилотников находятся на уровне между первым и вторым. Но некоторые начинают делать первые шаги для решения задачи третьего уровня; «Яндекс» – среди них. В 80% случаев беспилотник может ехать, не учитывая, что есть третий уровень. Но оставшиеся 20% – это очень много.

– Да, классический случай – ДТП с участием беспилотника Google, алгоритм которого был настроен на «вежливое вождение». Но водитель автобуса, который двигался по главной дороге, не был вежливым – он просто соблюдал правила движения. И снес левый бок беспилотнику, который пытался выехать со второстепенной дороги.

– Это тот самый третий уровень, когда вы своими действиями влияете на действия других. И просчитывать это очень сложно.

Tesla называет свой режим автопилотом, но это маркетинговое лукавство. По сути, это продвинутый шоссейный круиз-контроль, который позволяет автомобилю двигаться в пределах своей полосы, поддерживать скорость и дистанцию до впереди идущих автомобилей и менять траекторию движения по команде пользователя (после того как он включит поворотник). Постепенно Tesla добавляет новые функции, например – распознавания светофоров. И все равно это не автопилот, способный, например, остановиться на нерегулируемом переходе и пропустить пешеходов, выехать на главную дорогу с второстепенной или повернуть на Т-образном перекрестке. Мы изначально делаем полноценный автопилот, который не будет требовать участия человека ни в каком виде. Сейчас идут тесты, которые требуют наличия водителя в салоне, но цель – чтобы его там не было.

Самая вкусная часть пирога

– Я вижу, что вы учите свои беспилотники ездить в городе. Почему не начали с шоссе, ориентируясь на рынок грузовых автоперевозок, – ведь это, кажется, более легкая задача?

– У нас есть режим, рассчитанный на шоссе. И в нем, кстати говоря, не требуются HD-карты. Но город – это самая вкусная часть пирога. Если вы решили задачу перемещения беспилотника в городе, всё остальное вы получите на сдачу.

Автопроизводители сегодня в маркетинговых целях вынуждены предлагать системы помощи водителю, которые тем не менее требуют его участия. Наша цель – перешагнуть этот этап и сразу предложить полноценный автопилот, не требующий участия водителя.

– Мне всегда казалось, что беспилотники сначала появятся в грузовых автоперевозках: нажал на кнопку, и фура ушла из логистического центра в пункте А в логистический центр в пункте Б.

– Таким образом вы можете уменьшить аварийность – и это плюс, – но до тех пор, пока в кабине будет находиться человек, вам это будет не дешевле, а дороже (стоимость системы автопилотирования плюс зарплата человека). Наша идея – предложить автовладельцам

экономить. Если у вас есть автомобиль и его нужно эксплуатировать 24/7, вам по закону требуется минимум три водителя (в зависимости от норм в разных странах). А у нас уже сейчас действующий прототип обходится дешевле, если его амортизировать за три года. В Москве наш автопилот еще не готов ездить, но в небольших городах с не очень сложной системой дорожного движения – уже готов. Думаю, что через три-четыре года он будет готов выехать на дороги Москвы, – не в весь город сразу, а начиная с некоторых районов. На графике внедрение будет выглядеть следующим образом: долгое выполаживание, а затем резкий взлет. Когда именно это произойдет, никто толком не понимает. Но пока всё происходит сильно быстрее, чем все предполагали. С ростом количества прототипов, выезжающих на улицы, работа ускоряется, потому что на больших данных работать проще.

– Первые потенциальные клиенты – такси и каршеринг?

– А зачем мне рулить автомобилем, если есть автопилот? Так что в будущем такси и каршеринг сольются – это будет просто персональный транспорт, который сможет довезти клиента в городе из места, в которое беспилотник вызвали, в место, указанное клиентом.

Если мы сможем перевозить в городах пассажиров, то сможем перевозить и грузы. Причем грузы двух типов: как автомобилями, так и маленькими беспилотниками, которые будут осуществлять доставку, например, до подъезда и двигаться по пешеходным зонам.

Следующий сегмент – междугородные перевозки фурами от логистического терминала до логистического терминала, возможно, без заезда в город.

– Какова стоимость вашего прототипа, построенного на базе Toyota Prius?

– Текущий прототип стоит 6,5 млн руб. Когда мы начинали в 2017 г., прототип стоил 9,5 млн и в техническом оснащении был более слабым, чем существующий: у нас теперь лучше вычислитель, больше более качественных сенсоров. Тенденция на удешевление и рост эффективности оборудования очевидна. Радары и камеры – это устоявшийся сегмент, и они стоят недорого. Лидары – сравнительно новый сегмент, и пока стоят дорого, но неизменно будут дешеветь: конструктивно лидары недорогие, и рынок такие вещи чинит. Потому что одно дело – потребность в них сотни машин. Другое – десятков тысяч. Так что утверждение, что оборудование автопилотов безумно дорого и они никогда не окупятся, – это миф.

– А кем видит себя «Яндекс» в будущем – только разработчиком технологий для беспилотников или оператором флота тоже?

– Конечно, оператором флота! Мы делаем робота, которого мы сможем применить на своем собственном флоте. Мы можем использовать его в «Яндекс.Такси», в службах доставки. И да, мы открыты к лицензированию технологий другим участникам.

Правила для беспилотников

– Памятуя о разговорах, что компьютеры беспилотников расходуют очень много электроэнергии для расчета траектории движения, я посмотрел расход бензина у Prius после окончания поездки: за тестовый день он составил нормальные для гибрида в Москве 9,7 л/100 км.

Но применима ли ваша технология к автомобилям с классическими двигателями внутреннего сгорания?

– Мы сотрудничаем с компанией Hyundai Mobis и собрали беспилотники на базе бензиновой Hyundai Sonata – модуль в нее спокойно встраивается и работает при штатном аккумуляторе.

Мы не делаем привязку к гибриднему или электрическому приводу – беспилотный модуль можно поставить даже на автомобиль с ручной КПП, просто потребуется больше доработок. Да, энергопотребление таких систем много выше, чем любой другой современной машины, но не запредельное. Плюс технологии не стоят на месте: каждый год появляются более эффективные процессоры (а основной расход энергии идет на

вычисление). В батареях пока радикальных улучшений нет, но они придут. И это тоже не является большой проблемой.

Две главные проблемы в развитии беспилотных автомобилей – это создание алгоритмов, о чем я уже сказал, и госрегулирование, которое пока отстает.

В регулировании, я считаю, должно быть несколько этапов. Сейчас идет тестирование, когда человек сидит на сиденье водителя. Затем надо его пересадить на пассажирское сиденье. Затем вообще убрать из машины. Потом разрешить в этом формате перевозить пассажиров. А затем разрешить и брать деньги за такие поездки.

– Регламенты и нормы для беспилотников – это вопрос системный. Предположим, случается ДТП с участием беспилотника. Кто в этом случае должен нести ответственность: автопроизводитель, разработчик беспилотного модуля, компания-владелец транспортного средства?

– Я не знаю. И никто не знает, как будет распределяться ответственность – это предстоит решить государству, регуляторам. Но у нас есть представление об этом.

С массовым внедрением беспилотников изменится парадигма владения автотранспортом. Сейчас частный автотранспорт конкурирует по стоимости владения с такси. Если вы проезжаете в год больше 5000 км, вам выгоднее владеть собственным автомобилем. Если меньше – уже сейчас вопрос. А стоимость поездки в беспилотном такси будет еще меньше. Многие в такой ситуации просто откажутся от собственного автотранспорта.

Иметь в частном владении беспилотник будет странно. Поэтому будут операторы флотов – как сегодня существуют таксомоторные компании. И операторы, скорее всего, будут отвечать за все аспекты эксплуатации беспилотников – от их технического состояния до поведения на линии. Если происходит ДТП беспилотника, кто в этом будет виноват: разработчик кода, оператор, который принял такую машину, или регулятор, который ее сертифицировал, – сейчас сложно сказать.

– Ваши беспилотники будут друг с другом общаться?

– В будущем должны. Сейчас, так как их не много, практической пользы от этого нет. В будущем, когда их станет много, они станут друг другу помогать, так как будут представлять из себя сеть датчиков. Самый простой пример: если вы едете в машине, которая видит на 200 м вперед, а перед вами в 150 м едет еще одна машина, которая тоже видит вперед на 200 м, то на самом деле вы видите вперед на 350 м. В «Яндекс.Картах», где участники движения сообщают о ДТП, эта идея в какой-то мере уже реализована, но ее можно развивать.

Если предположить, что на дорогах находятся только беспилотники и они могут между собой общаться, то задача беспилотного движения решается очень легко. Потому что у вас нет непредсказуемости. Как только вы добавляете одного человека в систему, начинаются сложности (смеется).

Мифы о железе

– «Ведомости» уже девять лет проводят в Калуге автомобильную конференцию «Автоэволюция». В прошлом году там выступал специалист, который доказывал, что беспилотное движение, тем более на шоссе, – перспектива очень далекого будущего, которая потребует колоссальных инвестиций, поскольку необходима радикальная перестройка всей придорожной инфраструктуры, массовое строительство 5G-антенн и проч. Что вы можете на это ответить?

– Я с этим в корне не согласен. Технология, которую мы разрабатываем, полностью полагается на существующую инфраструктуру. Не нужно менять дороги, устанавливать дополнительные датчики и сенсоры. Мы строим беспилотный автомобиль и не видим никаких инфраструктурных препятствий: в тех условиях, в которых может водить автомобиль человек, его сможет водить и робот. Разговоры о необходимости 5G – это, скорее, повестка телекомов: очередной аргумент за новый стандарт. Нашему беспилотнику 5G не требуется. Более того, нельзя говорить, что беспилотная система

надежна, если ей требуется постоянное подключение к интернету. Потому что его невозможно постоянно обеспечить. Вспомните историю: сначала был [стандарт связи] GPRS, потом – EDGE, 3G, LTE. И каждый раз нам обещали, что теперь связь точно будет быстрой и надежной. Но мы знаем, как это бывает. (Смеется.) Поэтому, даже когда появится 5G, нет гарантий, что не будет разрывов связи. И что в этот момент будет делать беспилотник, завязанный на интернет, – останавливаться? Это несерьезно.

Другие разработчики беспилотных автомобилей, как я вижу, тоже работают, рассчитывая на существующую инфраструктуру. Какие изменения в инфраструктуре могли бы быть полезными для беспилотников – если бы светофоры могли передавать свое состояние в эфир: «Я горю зеленым, через 5 секунд переключусь на желтый». Но тогда возникает риск хакерского взлома.

– Есть шанс, что дополнительное оборудование на серийных беспилотниках будет не таким громоздким? Например, блок на крыше, где у вас установлен лидар, может быть тоньше?

– Может. Там сейчас находится распределительная электроника, мы думаем, куда ее перенести. Миниатюризация идет: например, первые 64-лучевые лидары, которые использовались Uber, были размером с 5-литровую банку. Сейчас аналог, который дает такое же качество, меньше литровой банки. Новые твердотельные лидары, хоть и не дают 360-градусного покрытия, совсем крохотные, и их можно вращать. Нового и интересного появляется очень много: с учетом того, что интерес к теме растет, туда полились огромные деньги. Камеры сейчас встраивают так, что их даже не заметить.

– А что камеры или лидары смогут увидеть зимой – их наверняка залепит грязь и снег?

– В существующих автомобилях чистота сенсоров, например камер заднего вида, не является критически важной. И потому для них нет эффективных систем очистки. Но с появлением беспилотных технологий возникает спрос и на системы очистки. Появляются различные решения – очистка водой, воздухом, ультразвуком, – они работают неплохо и уже недороги. Как только возникает спрос, тут же подтягиваются деньги, разрабатываются технологии и проблема решается – человечество работает так. (Смеется.)

– Вы тестируете беспилотники уже больше двух лет. Существующего количества сенсоров достаточно?

– Да. Базовая идея такая: наверху центральный лидар, который видит на 360 градусов, лидары внизу закрывают периметр. (Вопрос – какие именно лидары, какая плотность лучей.) Аналогично – радары, которые должны покрывать большое расстояние, когда автомобиль проезжает Т-образные перекрестки или перестраивается на большой скорости. Камеры тоже смотрят на 360 градусов.

Партнеры и конкуренты

– У вас есть стратегические партнеры из числа производителей оборудования?

– На данном этапе нам нужна максимальная гибкость: мы тестируем оборудование самых разных производителей и не хотим привязаться к кому-то определенному без возможности переключаться. Мы используем лидары Velodyne, Hesai, тестируем Quanergy. То же самое касается радаров и камер: мы тестируем разные и ставим те, что эффективнее – не по цене, а по качеству. Потому что в настоящий момент нам важнее всего не цена, а доказательство теоремы существования, назовем это так.

– Какие видеокарты используете – NVIDIA?

– Да, по понятной причине: они не самые эффективные по энергопотреблению и цене, но нам нужен самый мощный вычислитель, и это NVIDIA. Сейчас нам важно быстро считать, а потом это упакуется и удешевится. Процессоры сейчас используем Intel, но с процессорами мы тоже экспериментируем.

– А среди автопроизводителей партнеры есть?

– Мы ведем переговоры со всеми, пытаюсь нащупать точки соприкосновения. Дальше всех продвинулись с компанией Hyundai Mobis: мы анонсировали партнерство и разработали

беспилотник на базе нового поколения Hyundai Sonata. Со стороны Hyundai Mobis в этом проекте участвовали люди, которые разрабатывали систему управления, тормозную и проч. Понятно, что большие объемы беспилотников без участия автопроизводителя не делаются – это неправильный путь. Поэтому мы продолжаем сотрудничество с Hyundai Mobis, а опыт, который мы получили в случае с Sonata, может быть перенесен на другие модели концерна.

– А в случае с Prius вы просто купили несколько десятков машин и установили вашу систему самостоятельно?

– Да, инженеры Toyota нам никак не помогали.

– Я вижу, что у вас во второй версии беспилотника «Яндекса» есть конструктивные изменения – боковые лидары перенесли с крыши на передние крылья. Сколько всего сотрудников в вашем подразделении и есть ли среди них автомобильные дизайнеры?

– Да, боковые лидары мы перенесли на крылья – так беспилотник лучше «видит».

У нас работают 200 инженеров (и мы продолжаем набирать) и около 80 водителей. В штате есть промышленные дизайнеры, которые работали в «Аурусе», в «Марусе». Но как мы поняли, обязательного 20-летнего опыта работы в автопроме нам не требуется. Мы берем инженеров-электронщиков, и, как правило, они всё знают про стандарты в автопроме.

Интересный момент: когда мы нанимаем разработчиков мобильных приложений, у них стоит в резюме опыт работы 5+ лет. Написать что-то подобное про беспилотники невозможно: индустрия только создается. (Смеется.) Огромное преимущество «Яндекса» в том, что это инженерная компания и накоплен огромный опыт, как строить подобные системы. И большая культура разработки: мы знаем, как таких людей нанимать, как с ними работать.

– Сколько у вас центров разработки беспилотных технологий?

– Есть центры в Москве, Санкт-Петербурге, Минске – и недавно открылся в Тель-Авиве.

– Каждый беспилотник у вас имеет имя собственное?

– (Смеется.) Да, машины мы называем именами андроидов из сериала «Мир Дикого Запада». Первым беспилотником у нас была Toyota Prius, мы называли ее Prius, второй – Kia Soul, мы называли ее Soul. Когда появился второй Prius, мы поняли, что так дело не пойдет и нужно придумать имена собственные. И тут как раз вышел «Мир Дикого Запада». Но сериал закончился, а машин у нас становится все больше, так что придется придумывать что-то новое.

<https://www.vedomosti.ru/technology/characters/2019/08/19/809088-dmitrii-polischuk-yandeks-tesla-nazivaet-marketingovoe-lukavstvo>

### **ТАСС; 2019.08.19; «ЯНДЕКС» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ В РОССИИ ЧИСЛО БЕСПИЛОТНИКОВ В 10 РАЗ**

Компания «Яндекс» планирует в ближайшие полтора-два года увеличить число беспилотников - до 1 тыс. автомобилей. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании со ссылкой на слова руководителя направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрия Полищука.

«Мы планируем еще увеличивать флот, даже до тысячи машин. Первую тысячу можно выпустить довольно быстро, в течение полутора-двух лет. Это необходимо для того, чтобы быстро проверять изменения в алгоритмах, которые мы делаем», - цитирует слова Полищука пресс-служба.

По данным пресс-службы, компания планирует расширять тестирование за пределами России. «При выборе территорий для тестирования одним из наиболее важных условий является регулирование. Чтобы вывести на дороги общего пользования 1000 автомобилей в течение полутора-двух лет, процесс должен быть простым и прозрачным. В России прежде чем приступить к тестированию машины должны пройти сертификацию. Темпы

прохождения сертификации значительно ускорились с начала эксперимента, но даже при текущих сроках для тысячи машин это займет почти три года. В США, например, сертификация не требуется, и там уже на дорогах тестируется более 1500 беспилотных автомобилей», - пояснили в пресс-службе.

Компания делает акцент на разработке универсальной технологии, которая сможет быть применима по всему миру. «Поэтому важно, чтобы она могла работать в самых разных условиях. Новые страны, это другой климат, другие правила дорожного движения, другая инфраструктура, другие «социальные правила» и манера вождения. Мы уже тестируем наши беспилотные автомобили в Израиле, где также открыли локальный офис разработки в Тель-Авиве», - отметили в пресс-службе.

В июне «Яндекс» вывел на дороги общего пользования Москвы первые пять беспилотных автомобилей четвертого уровня автономности (предполагает высокую степень автоматизации, когда система способна взять управление автомобилем на себя и участие водителя не требуется, за исключением особых обстоятельств).

Об эксперименте

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в конце ноября 2018 года подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. После этого, в июле, Минпромторг выступил с инициативой расширить число регионов для эксперимента тестирования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. К опытным зонам в Москве и Республике Татарстан министерство предложило добавить Санкт-Петербург, Московскую, Владимирскую, Нижегородскую, Новгородскую, Ленинградскую и Самарскую области, а также Чувашскую Республику и Краснодарский край.

В свою очередь вице-премьер РФ **Максим Акимов** пояснял, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года. **Акимов** также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6775072>

### **ТАСС; 2019.08.19; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ БУДУТ ИНФОРМИРОВАТЬ О РАЗМЕРЕ ИНДЕКСАЦИИ «ПЛАТОНА» ЗА ПОЛГОДА**

**Росавтодор** по поручению **Минтранса** РФ за полгода проинформирует грузоперевозчиков о размере индексации тарифа госсистемы «Платон», сообщает пресс-служба министерства.

«**Минтранс** России поручил **Росавтодору** публиковать на своем веб-сайте прогнозируемый тариф государственной системы «Платон» за полгода до его индексации. Согласно документу, до 20 июля 2020 года **Федеральное дорожное агентство** разместит предварительную информацию о размере платы за использование федеральных дорог с 1 февраля 2021 года», - говорится в сообщении министерства.

При этом в **Минтрансе** отметили, что фактический тариф будет известен в период с 10 по 20 января 2021 года после расчетов Росстатом индекса потребительских цен. Планируется, что в будущем грузоперевозчиков будут ежегодно информировать таким образом.

«Совместно с грузоперевозчиками мы проработали программу предсказуемости индексации тарифа госсистемы «Платон». Заблаговременное информирование о размере платы - это выполнение требований предпринимателей, обеспечивающее снижение нагрузки на бизнес», - отметил первый **заместитель министра** транспорта России **Иннокентий Алафинов**.

По мнению исполнительного директора национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольги Федоткиной, для бизнеса принципиально важно понимать размер тарифа системы «Платон» за полгода до индексации и до начала календарного года. «Такой подход обеспечит спокойное планирование деятельности, прозрачность и предсказуемость инфраструктурного тарифа», - пояснила она.

С 1 июля 2019 года тариф «Платона» был проиндексирован на 14 копеек - до 2,04 рубля за километр. При этом в Минтрансе отмечали, что с 1 февраля 2020 года тариф вырастет до 2,2 рубля за километр, а с 1 февраля 2021 года - до 2,35 рубля за километр. В дальнейшем тариф будет индексироваться ежегодно в начале февраля на уровне годовой инфляции.

О системе

«Платон» - государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого большегрузами (массой свыше 12 тонн) федеральным автодорогам, введена на территории России с 15 ноября 2015 года. На сегодняшний момент в федеральный дорожный фонд с помощью «Платона» уже перечислено более 82 млрд рублей, из них за июль - 2,8 млрд рублей, что на 45% превышает показатель за аналогичный период 2018 года. На эти средства уже отремонтировано 2700 км дорог и более 30 мостов, отметили в Минтрансе РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/6775122>

### **РИА НОВОСТИ; ДАМИР ХАЙДАРОВ; 2019.08.19; АВТОБУСЫ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ**

Пермские врачи продолжают бороться за жизнь девяти человек, пострадавших в крупном ДТП 17 августа, когда водитель маршрутного автобуса не справился с управлением и въехал в бетонную стену. В салоне находились 59 человек. Одна женщина погибла, пострадали 35 человек, информирует администрация города.

На следующий день в столице, на шоссе Энтузиастов в районе пересечения с 1-й Владимирской улицей экскурсионный автобус не смог затормозить перед перекрестком и, судя по кадрам с места происшествия, съехал на обочину, где врезался в столб. Пострадали 29 человек, из них 18 обратились к врачам, сообщили в столичном управлении Госавтоинспекции.

Оба этих резонансных происшествия вновь привлекли внимание к проблеме организации автобусных перевозок. Обратиться к ней в ходе осенней сессии планируют и в Совете Федерации, где обсудят с Минтрансом, в том числе, и состояние автобусного парка в России.

По данным Госавтоинспекции МВД России, около четверти автобусов в стране старше десяти лет. Для сравнения, в странах Евросоюза средний возраст автобусов не превышает восьми лет, а техника старше десяти лет вообще не используется для пассажирских перевозок. И объясняется это, в первую очередь, заботой о жизни и здоровье пассажиров. Машины старше десяти лет не оснащены современными системами повышения безопасности: контролем полосы движения, парктроником, адаптивным круиз-контролем, системами экстренного торможения, курсовой стабилизации, алкозамком и другими.

Кто виноват и что делать?

Пробелы в законодательстве, непрерывный цикл эксплуатации, проблемы с контролем за техническим состоянием автобусов приводят к тому, что, начиная с 2015 года, количество дорожно-транспортных происшествий с участием этого вида транспорта неизменно растет. По данным официальной статистики аварийности, за семь месяцев 2019 года на российских дорогах зафиксировано 2955 таких ДТП, в результате которых погибли 120 человек (на 2,6% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) и получили травмы 4565 человек.

Но было бы ошибкой все списывать на технику. Второй, не менее важной, причиной актуальности темы автобусных аварий является «человеческий фактор», точнее - водители, которые часто оказываются более виновными в ДТП, нежели управляемые ими автобусы.

Так случилось на минувших выходных в Перми и в Москве. Тоже самое произошло и в конце декабря 2017 года в столице, у станции метро «Славянский бульвар», когда автобус ЛиАЗ въехал в подземный переход. Камера видеонаблюдения зафиксировала как машина трогается от остановки, сразу выезжает на тротуар и сползает в подземный переход. В аварии погибли четыре человека, еще 11 пострадали. Суд решил, что вина за произошедшее полностью лежит на водителе и приговорил его к четырем годам лишения свободы, хотя адвокаты подсудимого настаивали на технической неисправности машины. К счастью, в нашей стране есть наглядный пример положительного решения проблемы безопасных автобусных перевозок - школьные автобусы. Как отметил глава Госавтоинспекции МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников: «По стране каждый день ездит свыше 24 тысяч школьных автобусов и благодаря слаженной межведомственной работе нам удалось добиться того, что за последние три года в них не погиб ни один ребенок. Ни один! Значит, ситуацию с пассажирскими перевозками изменить возможно».

А все потому, что требования к школьным автобусам гораздо жестче, и сотрудники российской Госавтоинспекции имеют возможность регулярно и строго следить за их техническим состоянием. Сейчас, накануне нового учебного года, по всей стране проходят плановые проверки школьных автобусов.

В федеральном проекте «Безопасность дорожного движения» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ясно обозначена цель по снижению к 2024 году показателя социального риска (число погибших на 100 тысяч населения) на дорогах страны в 3,5 раза. А к 2030 году смертность в результате ДТП должна стремиться к нулевой отметке. Состояние аварийности с участием автобусов не только негативно влияет на безопасность российских дорог, но и тормозит решение этой задачи, поэтому контроль за пассажирскими перевозками должен постоянно находиться в центре внимания контролирующих органов.

<https://ria.ru/20190819/1557651405.html>

### **ТАСС; 2019.08.19; ДОРОЖНИКИ ЗАВЕРШИЛИ КАПРЕМОНТ МОСТА НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОТРАССЕ В ДАГЕСТАНЕ**

Дорожники завершили ремонт моста через оросительный канал на федеральной автодороге «Астрахань-Махачкала» в Бабаюртовском районе Дагестана, проезд по мосту открыт в полном объеме, сообщили в понедельник в пресс-службе **Росавтодора**.

«ФКУ Упрдор «Каспий» ввело в эксплуатацию после капитального ремонта мост через оросительный канал на 397-м км федеральной дороги Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала в Бабаюртовском районе Дагестана. Капитальный ремонт на искусственном сооружении стартовал в 2018 году. На сегодняшний день все ограничения движения сняты, проезд открыт по отремонтированному мосту в полном объеме», - говорится в сообщении.

Во время ремонтных работ были установлены новые балки, заменены пролетные строения и опоры моста, выполнена гидроизоляция и водоотвод, смонтированы новые деформационные швы, на проезжей части уложено новое покрытие, обладающее высокой эластичностью.

В пресс-службе уточнили, для повышения безопасности дорожного движения установили барьерное и перильное ограждение, обустроили тротуары, нанесли разметку из термопластика со светоотражающими шариками. В результате капитального ремонта длина двухполосного моста составила 32,2 м, ширина 16,59 м.

<https://tass.ru/obschestvo/6776515>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.08.20; ПРЕЛЕСТНИЦЫ НА РЕЛЬСАХ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ЖЕНЩИНАХ-МАШИНИСТАХ**

На прошлой неделе Минтруд опубликовал перечень производств, где ограничен труд женщин. Он стал в четыре раза короче и, в частности, помимо других традиционно не женских профессий, таких как боцман или дальнобойщик, дам допустили к работе машинистами локомотива. Первые машинистки могут появиться в штате ОАО РЖД уже с 2021 года. В монополии приветствовали такую возможность, обещая обеспечить женщинам достойные условия труда.

Много ли будет женщин-машинистов в РФ, вопрос сложный. Большинство женщин, работающих на железных дорогах, не имеют никакого отношения к управлению поездами. В целом это норма для всех транспортных отраслей. Так, по данным Международного транспортного профсоюза (ITF), женщины составляют одну седьмую работников сферы транспорта, а в управлении транспортными средствами их меньше всего — менее одной десятой от всего штата.

Разумеется, в военное время женщины встают за штурвалы и рули наряду с мужчинами. Советские женщины работали машинистами в войну, то же происходило и в других странах.

Однако даже если формально Россия далеко отстала в установлении равноправия полов на железных дорогах от других стран, эти отличия не слишком видны в штатном расписании. Конечно, в США и Великобритании первые дамы в штатном порядке сели за контроллер локомотива в 1970-х годах. Первая дама-машинист в арабских странах, марокканка Саида Абад, уже вышла на пенсию. Китайки работают машинистами уже сорок лет, а сегодня в стране готовятся выпустить первую группу женщин-пилотов высокоскоростных поездов. Однако женщин-машинистов до сих пор везде очень мало. Например, в Британии к прекрасному полу сегодня принадлежит только 6,5% машинистов.

Indian Railways нанимает женщин с 1980-х годов, сегодня в штате компании порядка 500 женщин-машинистов. Однако от работы в этой отрасли индийских дам отвращают смены по 18–36 часов, отсутствие в кабине машиниста туалета, невозможность договориться о раздельной гигиене с коллегами мужского пола, ночные стоянки в жутковатых районах, сексуальные домогательства и прочее.

В целом в большинстве стран факторы, ограничивающие применение женского персонала на железных дорогах, одни и те же: необустроенность трудового быта, дискомфорт от нахождения в строго мужском коллективе, опасения за свою жизнь и здоровье.

Есть и встречный фактор — мужчины не в восторге от того, что норматив женщины, которую так или иначе будут оберегать от тяжелых физических нагрузок, придется выполнять им. Иными словами, будущим российским железнодорожницам следует пожелать выдержки, а ОАО РЖД — последовательности в обеспечении им рабочего комфорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4066142>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА ЛАРИНЦЕВА, ПЯТИГОРСК; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.08.20; ОБЪЕКТ ЮНЕСКО ВЫТЕСНЯЮТ НА ОБОЧИНУ; ЧЕРЕЗ КАВКАЗСКИЙ ЗАПОВЕДНИК ВДОБАВОК К АВТОТРАССЕ МОЖЕТ ПРОЙТИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА**

Экологи обеспокоены идеей строительства железной дороги от Адлера до Минвод — о таких планах недавно заявил полпред президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе Александр Матовников. По его словам, строительство железной дороги будет логичным в дополнение к автомобильной трассе, строительство которой обсуждается уже много лет. Основным препятствием для обоих проектов является тот факт, что дорога

должна пройти через Кавказский биосферный заповедник, находящийся под защитой ЮНЕСКО. Экологи указывают, что реализация этих планов не только потребует существенного изменения законодательства об особо охраняемых природных территориях, что создаст опасный прецедент для всей заповедной системы. Кроме того, эксперты отмечают риск исключения заповедника из списка природного наследия ЮНЕСКО.

Власти СКФО продвигают идею строительства железной дороги от Адлера до Архыза. Об этом на днях заявил полпред президента РФ Александр Матовников, выступая перед участниками молодежного лагеря «Машук» в Пятигорске. Господин Матовников рассказал, что инициировал перед РЖД идею строительства железной дороги в дополнение к автомобильной, «чтобы «Ласточка» от аэропорта Сочи ехала в «Розу Хутор», Архыз и дальше на Минводы», так как это «стратегически очень грамотно». По его словам, в ближайшее время необходимо проработать вопрос строительства «с научным подразделением компании для просчета экономики возможного будущего проекта». Что касается строительства автотрассы Сочи—Кавминводы, господин Матовников уточнил, что это не его идея, но он ее «продвигает»: «Президент в курсе, я ему докладывал». По его словам, проработка идеи строительства автодороги шла с 2012 года, и дорога будет очень кстати, в связи с проектом по созданию туристско-рекреационного кластера в Карачаево-Черкесии, который планируется ввести до 2022 года. «Есть проблема, что это территория биосферного заповедника,— отметил полпред.— Сейчас идет проработка этого вопроса в профильных министерствах».

Идея строительства дороги между курортами Кавминвод и Черноморским побережьем рассматривалась еще в середине прошлого века. Проект автомобильной дороги Черкесск—Адлер на перегоне станица Преградная—поселок Красная Поляна был разработан еще в 1961 году. Но тогда строить дорогу через заповедник не стали. Вновь эту идею реанимировал губернатор Ставрополя Александр Черногоров в начале 2000-х. Тогда же появилось несколько вариантов строительства дороги, которые в той или иной мере затрагивали территорию Кавказского биосферного заповедника и Сочинского нацпарка, но все они были забракованы Росприроднадзором. Очередным лоббистом строительства дороги на Сочи стал нынешний ставропольский губернатор Владимир Владимиров. Весной 2017 года на совещании по развитию Северного Кавказа под председательством Дмитрия **Медведева** господин Владимиров доложил о необходимости стройки, и премьер дал поручение рассмотреть вопрос строительства. В сентябре 2018 года господин Владимиров сообщил, что проект автотрассы «Сочи—Кисловодск» уже прошел необходимые согласования с ФСБ и Минобороны России, остался лишь вопрос по «11-километровому участку биосферного заповедника», в связи с чем «необходимо будет внесение изменений в законодательство». «Мы очень плотно над этим работаем, и я думаю, мы эту ситуацию сломаем,— добавил тогда губернатор.— И, как мы и декларировали, к 2020 году закончим проектирование и начнем строить».

В министерстве дорожного строительства края, где после поручения Дмитрия **Медведева** в 2017 году был составлен «приблизительный маршрут прохождения дороги», сообщили, что в настоящее время никакой актуальной информации по строительству дороги нет, поскольку вопрос прорабатывается на федеральном уровне. В Минприроды и ОАО «РЖД» не успели оперативно ответить на запрос «Ъ».

Единственная причина, почему проект по строительству автомобильной дороги до сих пор не реализован,— невозможность ее прохождения через заповедник без существенного изменения федерального законодательства, напоминает руководитель программы по особо охраняемым природным территориям «Гринпис России» Михаил Крейндин. «Соединить эти населенные пункты, минуя заповедник, не получится, а строительство таких объектов запрещено на ООПТ,— указывает он.— Эти планы могут привести не просто к переводу этой территории в список природного наследия под угрозой, а к

исключению его из списка объектов ЮНЕСКО. Речь не просто об изъятии части территории: дорога буквально расчленил заповедник на отдельные куски». Директор регионального отделения WWF «Российский Кавказ» Валерий Шмунк отмечает, что проект потребует полного изменения законодательства об ООПТ, что создаст опасный прецедент для всей заповедной системы. «Какое бы технологическое решение ни было принято, проект повлечет самые негативные последствия,— говорит он.— Будет вырублен лес, территория замусорится. Также из-за распространения чужеродных растений и насекомых во время строительных работ биоразнообразие заповедника будет нанесен существенный ущерб — со временем ценность этой территории может быть потеряна».

<https://www.kommersant.ru/doc/4066377>

### **РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК; 2019.08.20; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПРЕЩАТЬ ДЕБОШИРАМ ЕЗДИТЬ В ПОЕЗДАХ**

Ранее в РЖД признавали, что введение черных списков сопряжено с трудностями. Железная дорога зачастую является безальтернативным видом транспорта

В комитете Госдумы по транспорту и строительству считают правильным наказывать устраивающих дебош в поездах так же, как авиадебоширов. Об этом агентству «Москва» сообщил член комитета Дмитрий Ионин. Речь идет о возможном отказе продавать таким людям билеты.

По его словам, проблема дебоширства в первую очередь существует от безнаказанности, а предотвратить возникший инцидент в поезде бывает сложнее, чем в самолете.

Идея ввести черные списки для дебоширов в поездах периодически поднимается руководством РЖД. Например, в мае 2018 года об этом говорил глава компании Олег Белозеров. По его словам, вносить в такие списки человека можно было бы на год, а потом снимать ограничения.

Однако Белозеров признал, что ограничения необходимо тщательно обсудить. Он указал на определенные сложности, с которыми можно столкнуться при исполнении закона. «Иногда железнодорожный транспорт является единственным способом передвижения, и у человека нет другой альтернативы. Перевозчик не может отказать пассажиру в этом случае», - объяснил он. Подобный момент прописан и в законе об авиадебоширах. Человека нельзя внести в черный список, если человеку нужно попасть в регион, куда нельзя попасть другим способом.

В ноябре 2017 года вопрос о черных списках для дебоширов в поездах был задан Владимиру Путину, когда он посещал депо станции «Москва-Киевская». Президент тогда ответил, что не исключает такую возможность.

В марте 2017 года Государственная дума приняла закон об уголовной ответственности для дебоширов на общественном транспорте. Речь шла не только о самолетах, но также о поездах, морском транспорте. В соответствии с решением нижней палаты за дебош нарушителям грозит штраф от 150 тыс. до 300 тыс. руб. или ограничение (лишение) свободы до двух лет.

В середине прошлого года замначальника ГУ МВД на транспорте Василий Ярцев сообщил, что за шесть месяцев 2018 года к уголовной ответственности были привлечены 30 человек, устраивавших дебоши в поездах. Статистику по 2019 году МВД не предоставляло.

<https://www.rbc.ru/society/19/08/2019/5d5a9ba09a7947b87b064965>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.08.19; РЖД В СЕНТЯБРЕ ЗАПУСТЯТ «ЛАСТОЧКУ» НА МАРШРУТЕ МИНВОДЫ - КИСЛОВОДСК, СОКРАТЯТ ВРЕМЯ В ПУТИ**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в сентябре запустит скоростной поезд «Ласточка» на маршруте из Минеральных Вод в Кисловодск, сообщил журналистам заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

«1 сентября будет запуск проекта экспресс поездов «Ласточка» на участке Минеральные Воды - Кисловодск», - сказал он.

«Время в пути будет 55 минут с 3 остановками, это очень существенно, потому что до этого поезда ходили 1 час 30 минут - 1 час 40 минут», - отметил топ-менеджер.

«Ласточки» между Минеральными Водами и Кисловодском будут курсировать с остановками в Пятигорске, Ессентуках и на станции Лермонтовская.

По словам Пегова, частота курсирования поездов на маршруте составит 4 пары в день, при этом количество «Ласточек» будет постепенно увеличиваться. «Самое главное, регион должен предусмотреть финансирование, у региона есть определенное время на тарифное регулирование на заказ, но если всем понравится, я думаю, регион к началу следующего летнего сезона закажет еще поезда», - добавил Пегов.

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.08.20; МИНПРОМТОРГ ПОМОЖЕТ СУДАМ ОБРУСЕТЬ; ПОДТВЕРЖДЕНИЕ РОССИЙСКОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ СТАНЕТ БЕССРОЧНЫМ**

Как стало известно “Ъ”, Минпромторг может упростить признание судостроительной продукции российской для получения господдержки и разрешений на некоторые виды работ. Документы, подтверждающие, что судно построено в РФ, предлагается выдавать не на год, а бессрочно, при сдаче заказа. Судходные компании неоднократно жаловались на краткость действия документов. Эксперты считают поправки логичными, однако отмечают, что они запаздывают — за несколько месяцев попыток адаптации постановления из РФ уже ушел крупный заказ, обеспеченный финансированием.

В Минпромторге разрабатываются дополнительные уточнения к требованиям продукции судостроения для внесения изменений в новую редакцию 719-го постановления правительства, рассказали “Ъ” в министерстве. Документ описывает необходимое оборудование и технологические операции, соответствие которым дает машиностроителям право признать продукцию произведенной в РФ и получить доступ к господдержке и некоторым видам работ (см. “Ъ” от 1 августа). Изменения коснутся регламента признания продукции российской.

Сейчас по правилам Торгово-промышленная палата (ТПП) РФ проводит экспертизу на предмет соответствия продукции требованиям 719-го постановления и выдает сертификат СТ-1 или акт экспертизы, на основании которых Минпромторг выдает заключение. Срок действия документов составляет один год. Эта процедура рассчитана на серийное производство (документ выдается на производителя и серийные изделия), поясняют собеседники “Ъ”, но для продукции судостроения нецелесообразна, так как срок строительства достигает несколько лет, а комплектация судов одной серии может значительно отличаться в соответствии с требованиями заказчика. Ежегодное прохождение сертификации в ТПП и выдача заключений Минпромторга приводит к необоснованной административной и финансовой нагрузке на верфи и судходные компании, отмечают источники. Собеседники “Ъ” в отрасли неоднократно жаловались на необходимость ежегодно ходить в ТПП и «доказывать», что их судно российское.

Как пояснили “Ъ” в Минпромторге, в итоге было решено подготовить изменения, которые сделают возможной выдачу заключений с неограниченным сроком действия на каждое конкретное судно. Его идентификатором будет строительный номер или номер IMO, который сохраняется на протяжении всего срока службы судна, не подлежит изменению

при смене названия, флага или собственника и присваивается судну на стадии закладки или в процессе строительства, говорят в министерстве.

На поставки комплектующего оборудования и судовых систем, продолжают в Минпромторге, сертификат должен получать производитель каждого изделия и предоставлять его на верфь. По окончании строительства судна при наличии полного комплекта документов на весь перечень оборудования судостроительное предприятие получает бессрочный сертификат, подтверждающий производство судна на территории РФ, и передает его заказчику вместе с судном, отметили в Минпромторге.

Также будут внесены уточнения о том, что требования постановления действуют для судна с момента подписания судостроительного контракта, говорят собеседники “Ъ”. Возможные изменения будут опубликованы на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) в конце августа и приняты до конца года.

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) отмечают, что практики применения 719-го постановления в судостроении пока не было. В сентябре на выставке «Нева-2019» планируется семинар, организаторами которого выступают корпорация, Минпромторг и ТПП, на котором будут даны разъяснения для судовладельцев и заказчиков в части получения соответствующих льгот и преференций. Оценивать влияние новых изменений преждевременно, заключили в ОСК.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что это абсолютно логичное и неединственное планируемое изменение в 719-е постановление: готовится целый пакет уточнений. Только за несколько месяцев попытки адаптации 719-го постановления к реальности, подчеркивает эксперт, производители уже потеряли серийный судостроительный контракт в сфере река-море, полностью обеспеченный финансированием со стороны заказчика, который ушел на китайские верфи.

<https://www.kommersant.ru/doc/4066397>

### **ПРАЙМ; 2019.08.19; ПРОФСОЮЗ ДОГОВАРИВАЕТСЯ О РАБОТЕ РОССИЯН НА ИНОСТРАННЫХ СУДАХ В АРКТИКЕ**

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) ведет переговоры с иностранными судоходными компаниями, работающими на арктических СПГ-проектах «Новатэка», чтобы обеспечить трудоустройство россиян, рассказал РИА Новости замглавы организации Игорь Ковальчук.

Кабмин РФ ранее разрешил до 30 декабря 2043 года ряду судов под иностранным флагом перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по Севморпути. РПСМ неоднократно выступал против того, чтобы на проектах в Арктике работали суда под «удобным» флагом, поскольку он не несет под собой, в отличие от российского, обязательств по трудоустройству россиян.

«У нас четкая позиция - мы за то, чтоб в российской Арктике были российские суда под российским флагом, соответственно, там будут российские моряки. Мы сейчас ведем переговоры с этими компаниями (суда которых зафрахтованы на газовых проектах «Новатэка» в Арктике - ред.), чтобы они брали россиян. Это японские, греческие, норвежские компании - мы с ними ведем переговоры, чтобы у них работали наши моряки», - рассказал Ковальчук.

Он отметил, что переговоры идут «с переменным успехом», стопорит их не то, что компании не желают брать моряков из РФ в принципе, а из-за необходимости для них в таком случае изменения привычных схем работы и затрат, связанных со сменой экипажей. «Мы надеемся получить поддержку правительства в этом вопросе», - отметил Ковальчук. Что касается санкционных опасений, эксперт отметил, что если санкционное давление будет распространяться на морской флот, то «никакой флаг не спасет».

Поправки к Кодексу торгового мореплавания (КТМ), закрепляющие за судами под флагом РФ исключительное право вести морские перевозки углеводородов, добытых на

российской территории и погруженных на суда в акватории Севморпути, до первого пункта выгрузки или перегрузки, вступили в силу с 30 декабря 2018 года.

В августе 2018 года «Новатэк» обратился в **Минтранс РФ** с просьбой разрешить компании каботажные перевозки СПГ по Севморпути судами не только под флагом России.

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.20; ОТ МЕЧТЫ К ПОДВИГУ; ИСТОРИЯ ПИЛОТА «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ», ПОСАДИВШИХ БЕЗ ЖЕРТВ САМОЛЕТ В КУКУРУЗНОЕ ПОЛЕ — ЭТО ИСТОРИЯ НЕ ТОЛЬКО ПРОФЕССИОНАЛИЗМА, НО И ВЕРНОСТИ МЕЧТЕ**

Мне еще не доводилось писать колонку по такому светлому и на 1000% положительному поводу, как спасение 233 человек командиром воздушного судна Airbus 321 Дамиром Юсуповым, который вместе со вторым пилотом Георгием Мурзиным сумел посадить самолет с выключенными двигателями и убранными шасси в поле. Двигатели лайнера вышли из строя сразу после вылета из аэропорта «Жуковский» из-за столкновения со стаей чаек.

Уже на следующий день **Владимир Путин** присвоил обоим звания Героев России «за мужество и героизм, проявленные при исполнении служебного долга в экстремальных условиях». Они безусловно герои, без всяких «но» и оговорок.

Да что там не писал – я не припомню, когда я читал в «Ведомостях» колонку вдоль и поперек позитивную! Этот жанр вообще-то критический, в подавляющем большинстве случаев «цитаты, вещи, компании» на наших страницах дают повод для колкостей, сарказма или предупреждений. «Люди недели» в «Ведомостях» тоже часто антигерои, а чтобы стать героем, надо, например, раскритиковать власти с риском для карьеры, совершить что-то хорошее, но в исправление ранее сделанного плохого и т. п.

Здесь же сказка, мечта без всяких примесей! Без ерничанья и колкостей, признаюсь, писать тяжело. Профессиональная болезнь, что поделать. К тому же Юсупов и Мурзин в одночасье стали национальными героями, их биографии, карьеры и путь к персональному часу X рано утром 15 августа над кукурузным полем в Московской области теперь известны всей стране.

Но чувства приторности нет – настолько красива история Юсупова. Вкратце повторю то, что все, наверное, уже знают: получив юридическое образование, Юсупов несколько лет работал в мэрии Сызрани, в 35 лет в 2013 г. окончил Бугурусланское летное училище гражданской авиации и пошел работать пилотом в «Уральские авиалинии». К моменту вылета того самого рейса из Москвы в Симферополь Юсупов был командиром воздушного судна всего год и имел налет 3000 часов – это совсем немного, можно сказать, он пилот без большого опыта. 23-летний Мурзин налетал всего 600 часов, он просто новичок.

«Счет в тот момент шел на секунды. Молодец – проявил навыки в аварийной ситуации», – говорит начальник Юсупова и Мурзина, гендиректор и владелец «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов. Он сам пилот с 30-летним стажем. «Юсупов имеет склонность к полетам – есть такое выражение в авиации, любит летать, дорожит профессией, поддерживает уровень пилотирования и теоретической подготовки на высоком уровне. Хорошо готовили, получили хорошее управление», – добавляет Скуратов.

Но Юсупов с Мурзиным оказались в ситуации, которая в мировой гражданской авиации – отключение обоих двигателей из-за птиц – случается примерно раз в 10 лет. Как вообще можно к такому подготовиться? Не оцепенеть от страха? У Airbus A320 авиакомпании US Airways в 2009 г. также вышли из строя оба двигателя из-за столкновения со стаей канадских казарок, главный пилот Чесли Б. Салленбергер посадил лайнер на реку и спас 155 человек. Позже он стал героем фильма «Чудо на Гудзоне».

«Если был отказ обоих двигателей, то пилоты – настоящие герои. У них была в лучшем случае минута, чтобы точно определить текущее состояние приборов по памяти и найти наименее опасное решение», – признает летный директор (т. е. действующий пилот) российской авиакомпании. Скуратов и сам не берется оценить, какой процент пилотов на месте Юсупова могли бы применить свои навыки.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/08/19/809177-mechti-podvigu>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.08.20; АВИАКОМПАНИИ СОКРАЩАЮТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ В НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА; ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА «ГАГАРИНА» АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ В РЕГИОНЕ ВЫРОСЛИ В НЕСКОЛЬКО РАЗ**

«Аэрофлот» и S7 Airlines прекратили продажу билетов на рейсы в Саратов с 27 октября, когда авиакомпании переходят на зимнее расписание, – билетов нет в системах бронирования. А последний рейс Rusline в Саратов, судя по сайту перевозчика, назначен на 13 сентября. В то же время эти авиакомпании продают билеты на рейсы в другие города на несколько месяцев вперед.

До 20 августа работает старый аэропорт «Центральный», принимает рейсы «Аэрофлота», S7, Pegas Fly, Nordwind Airlines и Rusline. С 18 августа заработал новый аэропорт «Гагарин», он принял первый – тестовый – пассажирский рейс. «Гагарин» построен с нуля холдингом «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Первым на новую взлетную полосу сел Boeing 737 авиакомпании «Победа», первый регулярный рейс в «Гагарин» также выполнит «Победа» – 20 августа.

Строительство «Гагарина» началось в 2017 г. Холдинг Вексельберга вложил в него 8,2 млрд руб. Новый аэропорт расположен в 20 км от Саратова. После его открытия «Центральный» будет закрыт. «Гагарин» рассчитан на 1 млн пассажиров в год, этой цифры гендиректор «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский надеется достичь в 2021 г. Старый аэропорт Саратова в 2018 г. принял только 426 000 человек.

«Аэрофлот» сохранит рейсы в «Гагарин» в зимнем расписании. «Просто из-за смены аэропорта еще не успели загрузить в систему бронирования выставляемые в «Гагарин» емкости», – говорит представитель «Аэрофлота». Раньше компания совершала шесть рейсов в Саратов на Sukhoi SuperJet 100 вместимостью 87 пассажиров, теперь рейсов будет два – на Airbus A320 вместимостью 158 пассажиров, следует из информации на сайте «Аэрофлота». В итоге емкость перевозок авиакомпании в Саратов снизилась с 522 пассажиров до 316 пассажиров в день.

Представитель Rusline не ответил на запрос «Ведомостей». S7 в сентябре сокращает количество рейсов в Саратов с четырех до двух в день, а с зимнего расписания закрывает продажу, сказал ее представитель: это связано с высокими в сравнении с «Центральным» тарифами в «Гагарине».

Обслуживание самолетов в новом аэропорту, судя по его сайту, в несколько раз дороже, чем в «Центральном». Сбор за взлет-посадку вырос с 305 до 1010 руб. за тонну максимальной взлетной массы воздушного судна. Сбор за обеспечение авиационной безопасности – с 315 до 921 руб. за тонну. Предоставление аэровокзального комплекса в старом аэропорту стоило по 33 руб. за пассажира как внутренних, так и международных линий. В новом сбор составляет 155 руб. за пассажира внутренних линий и 224 руб. – международных. Тариф за обслуживание одного пассажира на внутренних линиях вырос с 82 до 415 руб., на международных – с 224 до 599 руб.

В Саратов благодаря «Гагарину» приходит «Победа», говорит представитель аэропорта: ежедневно на Boeing 737-800 вместимостью 189 кресел. «Победа» подала заявку и на второй ежедневный рейс в Москву и рейс на Санкт-Петербург трижды в неделю, сказал представитель «Гагарина».

Сотрудники трех авиакомпаний говорят, что «Победа» единственная получила в «Гагарине» скидки – и существенные, около 50%.

Важное значение имеет стоимость обслуживания относительно других аэропортов в европейской части России, отмечает представитель S7: «Например, разворотный рейс на A319 стоит в диапазоне 100 000–135 000 руб. в «Пулково», Казани, Уфе, Екатеринбурге, Нижнекамске и т. д. В Саратове же – 280 000–300 000 руб.».

Основная проблема – за строительство новых аэропортов платит пассажир, продолжает представитель S7, и платит дорого. «В отрасли отсутствует механизм согласования инвестиционных проектов по строительству новых аэропортов и терминалов. Это приводит к тому, что осуществляется дорогостоящая реконструкция терминала или строительство нового аэропорта, а авиакомпании после этого ставятся перед фактом повышения тарифов и сборов и вынуждены перекладывать возросшие расходы на пассажира, что не всегда возможно в условиях конкуренции и снижающихся реальных доходов населения», – сетует он.

«Сколько говорили, что высокие тарифы убьют перевозки? Убили? Нет, не убили. На примере «Платова» (аэропорт Ростова-на-Дону, также построен с нуля холдингом Виктора Вексельберга. – «Ведомости»): произошло снижение тарифов авиакомпаний, пассажиропоток на 30% вырос. Я уверен, что с переходом с региональных на среднемагистральные самолеты с экономикой перевозчиков [в «Гагарин»] будет все в порядке», – сказал Чудновский (цитата по «Интерфаксу»).

Себестоимость перевозки самолетами другого типа снизилась бы на 30% при условии сохранения аэропортовых тарифов на текущем уровне, с учетом их роста в 2,5 раза потенциальное сокращение себестоимости будет не столь существенным – около 10%, возражает представитель S7. «При использовании самолета большей вместимости авиакомпании вынуждены сокращать количество рейсов. И если сейчас пассажиры могут выбирать удобное время вылета, в том числе подбирать удобные стыковки, при сокращении количества рейсов для пассажира предложение ухудшится. У нас нет принципиальной позиции, летать или не летать в какой-то аэропорт. Решение принимается исходя из экономики, в этом случае выполнение полетов в зимний сезон экономически нецелесообразно», – заключил представитель S7.

Аэропортовые сборы составляют от 15 до 20% в структуре расходов авиакомпаний, знает гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак: «С учетом того, что рентабельность авиакомпаний близка к нулю, это существенное удорожание для них». Саратов не является важным аэропортом для маршрутной сети ни одной из авиакомпаний, уверен Рыбак: «Понятно, что «Аэропорты регионов» в этот аэропорт вложились и хотят эти деньги отбить. Но если они не изменят тарифную политику, аэропорт будет стоять пустым».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/08/19/809179-aeroport-saratova>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ КУЛИКОВ; 2019.08.19; ПОСТРОЕН С НУЛЯ; НОВЫЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН В САРАТОВЕ НАЧАЛ ПРИНИМАТЬ ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ**

20 августа все авиарейсы из саратовского аэропорта Центральный переводятся в новую воздушную гавань, которую построили в 22 километрах севернее города. В первый день работы аэропорт Гагарин примет четыре рейса из Москвы и один из Анталыи. Также из нового воздушного порта в ближайшие дни стартуют рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь и Сургут.

До последнего времени Саратов был одним из немногих крупных городов, где действующий гражданский аэропорт находился практически рядом с городским центром. Планы открытия нового аэропорта начали обсуждаться еще сорок лет назад, однако реализовали их только в наши дни. Гагарин стал вторым воздушным портом, после

Платова в Ростове-на-Дону, в современной истории страны построенным с нуля и в чистом поле.

Возводился аэропорт в рамках проекта государственно-частного партнерства. Длина взлетно-посадочной полосы в новом аэропорте три километра, на 800 метров больше, чем в старом аэропорту. Это позволит новой воздушной гавани принимать практически все типы среднемагистральных и дальнемагистральных самолетов, которым раньше дорога в Саратов была закрыта. Пропускная способность терминала аэропорта около миллиона пассажиров в год. Это в два раза больше нынешнего пассажиропотока. Однако инвесторы надеются на расширение географии полетов и увеличение числа пассажиров. В министерстве транспорта планам предпринимателей обещают всячески содействовать. Так, завершение строительства и ввод международного **пункта пропуска** Гагарина запланированы только на апрель будущего года, однако международные рейсы аэропорт будет выполнять начиная с момента открытия, пока по временной схеме.

К Гагарину построены две новые дороги: северный и южный подходы. Если первый из них полностью завершен, то на втором направлении после открытия планируются еще работы по возведению путепровода через железнодорожный переезд, чтобы сократить время в пути.

Добраться до нового аэропорта можно и по железной дороге, к его открытию запущен специальный аэроэкспресс. Время в пути составит всего 40 минут. Есть еще и третий путь по Волге, в селе Сабуровке, которое находится всего в километре от аэропорта, уже установлена пристань, к которой могут приставать речные суда.

<https://rg.ru/2019/08/19/reg-pfo/novyj-aeroport-gagarin-v-saratove-nachal-prinimat-pervye-rejsy.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.20; НОВЫЙ САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС**

Новый саратовский аэропорт «Гагарин» во вторник приступил к обслуживанию рейсов, первый рейс уже приземлился в воздушной гавани, он прибыл из Москвы, следует из данных онлайн-табло на сайте аэропорта.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал распоряжение об открытии 20 августа аэропорта «Гагарин» у села Сабуровка в 30 километрах от Саратова и закрытии с 21 августа старого аэропорта «Саратов Центральный». Первый тестовый пассажирский рейс Внуково - «Гагарин» - Внуково 18 августа выполнила авиакомпания «Победа». Обслуживание авиакомпаний и пассажиров началось в «Гагарине» в 8.00 (7.00 мск) вторника.

«Номер рейса - DP-467, авиакомпания - «Победа», направление - из Москвы (Внуково), статус - прибыл, время - 08.07 (07.07 мск)», - говорится в сообщении.

Согласно онлайн-табло, во вторник, помимо этого рейса «Победы», ожидается еще семь внутренних рейсов на прилет, в том числе шесть рейсов из Москвы, один из Сургута, которые выполнят авиакомпании «Аэрофлот», S7, Pegas Fly и Utair. На вылет планируются семь внутренних рейсов, все они в Москву. Кроме того, в день открытия будет совершен первый международный рейс в турецкую Анталию и обратно, его выполнит Pegas Fly.

Как информирует онлайн-табло на сайте старого аэропорта «Саратов Центральный», последний рейс из этой воздушной гавани выполнила авиакомпания S7 в 5.10 (4.10 мск), который был отправлен в Москву.

Строительство саратовского аэропорта представляло собой совместный проект РФ, области и частного инвестора в лице УК «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову»). Общая стоимость проекта оценивалась в 20 миллиардов рублей. Пропускная способность пассажирского терминала составит 1 миллион человек в год, общая площадь - 23 тысячи квадратных метров. Взлетно-посадочная полоса нового аэропорта имеет протяженность 3

тысячи метров и ширину 45 метров. Аэропорт может принимать расчетный тип воздушного судна Boeing 767-300 ER и располагает 21 местом стоянок самолетов.

<https://ria.ru/20190820/1557656410.html>

### **ТАСС; 2019.08.19; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» УВОЛЯТ БОЛЕЕ 300 СОТРУДНИКОВ**

Компания «Саратовские авиалинии» уведомила о предстоящем увольнении более 300 сотрудников, сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе министерства занятости, труда и миграции Саратовской области.

«По информации кадровой службы АО «Саратовские авиалинии», вручены уведомления 336 работникам о предстоящем увольнении в связи с сокращением численности или штата работников», - сказала собеседница агентства, уточнив, что сокращения начнутся 26 августа.

Она добавила, что на 19 августа, по данным кадровой службы «Саратовских авиалиний», численность персонала компании по Саратову составляет 430 человек. Сокращение штата связано с закрытием аэропорта «Центральный». С 20 августа все авиарейсы в городе начнет принимать новый аэропорт «Гагарин». В ближайшее время сюда перейдут работать 162 сотрудника «Саратовских авиалиний», пять человек уже приступили к трудовой деятельности.

Как сообщалось ранее, по результатам внеплановых проверок **Росавиации** после катастрофы 11 февраля 2018 года с самолетом «Саратовских авиалиний» ведомство аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании. «Саратовские авиалинии» прекратили полеты 31 мая прошлого года. Однако компания, которая является оператором единственного в Саратове аэропорта (Центральный), продолжает работать.

<https://tass.ru/ekonomika/6776468>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; 2019.08.19; ПЕРВЫЙ РЕЙС В АЭРОПОРТ «ГАГАРИН»**

**В:** Новый саратовский аэропорт «Гагарин» открывается для регулярных рейсов. Уже завтра воздушная гавань начнет работать по расписанию. Взлетно-посадочная полоса подходит для любых типов самолетов, в том числе дальнемагистральных, поэтому в год «Гагарин» сможет принимать миллион пассажиров. А накануне в Саратове встретили первый тестовый рейс из Москвы. Репортаж Александра Ревунова.

**КОР:** По традиции первый рейс, приземлившийся в новом аэропорту Саратова, встречает водяная арка. На борту «Победы» 160 пассажиров. Все они так или иначе причастны к строительству этого авиакомплекса.

**АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО (РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА):** В созвездии наших современных аэропортов загорелась еще одна звезда, звезда имени Юрия Алексеевича Гагарина. Всех с праздником.

**КОР:** Стекло, металл и бетон. Площадь пассажирского терминала - 23 тысячи квадратных метров. Этот аэропорт сможет принимать миллион пассажиров в год. Взлетно-посадочная полоса длиной в три километра подходит для средне- и дальнемагистральных лайнеров.

**ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСДУМЫ РФ):** Чтобы аэропорт «Гагарин» был признан как аэропорт узловой. Необходимые заявки на это поданы. Мы надеемся, что министерство транспорта нас услышит.

**КОР:** Строительство аэропорта «Гагарин» это еще и удачный пример частно-государственного партнерства. Часть средств на его возведение была выделена по целевой программе развития транспортной системы России. С оборудованием инфраструктуры помог региональный бюджет. Немалую долю в этот бюджет вложил и холдинг Виктора Вексельберга.

**ВИКТОР ВЕКСЕЛЬБЕРГ (ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ, ВЛАДЕЛЕЦ ХОЛДИНГА «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ»):** Очень хотел бы верить, что современный аэропорт откроет

в Саратовскую область двери новым современным авиалайнерам. Это повысит и удобство, и комфорт для пассажиров, и как бы это ни странно не звучало, надеемся, и снизит стоимость этих перелетов.

КОР: «Гагарин» был построен фактически с нуля в чистом поле. От областного центра по прямой до аэропорта около 20 километров. Помимо рейсовых автобусов, маршруток сюда можно доехать электричкой или аэроэкспрессом.

До саратовского аэропорта имени Юрия Гагарина можно добраться и по воде. Это не самый быстрый маршрут, но уж точно самый живописный. Впрочем, в скором времени здесь хотят запустить катер «Ракету» на подводных крыльях. По Волге без пробок. Уже закончено возведение новой пристани. Появилась здесь и свежая асфальтовая дорога.

Пункты предполетного досмотра пассажиров и грузов пока работают в тестовом режиме. Безопасность обеспечивают интроскопы, стационарные металлодетекторы, датчики парозрывчатых веществ. Кроме новейшей системы отпугивания птиц, взлетное поле охраняют коршуны и ястребы. Регулярное авиасообщение будет открыто 20 августа.

Александр Ревунов, Андрей Куцов и Михаил Шум, «Вести», Саратовская область.

### **РБК; АННА ТРУНИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.08.19; МИНТРАНС ПРИЗНАЛ НЕВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛНОСТЬЮ ЗАЩИТИТЬ АЭРОПОРТЫ ОТ ПТИЦ; АЭРОПОРТ В ЖУКОВСКОМ ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЕТ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЫ, ОДНАКО ОБЕСПЕЧИТЬ АБСОЛЮТНУЮ ЗАЩИТУ ОТ ПТИЦ НЕВОЗМОЖНО, ОСОБЕННО, КОГДА САМОЛЕТ УЖЕ НАБРАЛ ВЫСОТУ, ЗАЯВИЛИ В ВЕДОМСТВЕ**

Аэродром Летно-исследовательского института имени Громова, который используется подмосковным аэропортом Жуковский, выполняет все требования орнитологической защиты, однако на 100% обеспечить защиту от птиц не удастся. Об этом сообщил курирующий авиаотрасль замминистра транспорта Александр Юрчик, передает корреспондент РБК.

«Мы сейчас дополнительно проверяем, как аэродром гражданской авиации (он ведь выполняет нормы и требования как гражданской авиации, так и экспериментальной). <...> Но то, что он получил сертификат, это было проверено. И ясно, что он выполняет все требования орнитологической защиты», — сказал Юрчик.

По его словам, орнитологическая безопасность — это один из элементов системы безопасности полетов в целом. Он заверил, что ни в одном российском аэропорту нет уровня ниже по параметрам орнитологической защиты, чем требует Международная организация гражданской авиации.

«Есть более жесткие требования, но ниже — нигде нет», — заверил он.

Замглавы Минтранса отметил, что система орнитологической защиты налажена. «Но поскольку мы живем в живом мире, абсолютной защиты быть не может: мы не можем истребить всех птиц. Меры защиты осуществляются в районе полосы, на подходах, а дальше — все, невозможно ничего сделать», — добавил он.

После того как самолет набирает определенную высоту, уже невозможно создать систему защиты от птиц, можно только пытаться не привлекать их в районы, где летают самолеты, заключил Юрчик.

В минувший четверг, 15 августа, у пассажирского самолета «Уральских авиалиний», который совершал рейс Москва — Симферополь, после отрыва от взлетно-посадочной полосы в Жуковском отказал один из двигателей, а вскоре начал терять мощность и второй. Пилоты приняли решение экстренно сажать самолет в ближайшем возможном месте и в итоге совершили жесткую посадку на кукурузном поле неподалеку от аэропорта. Двигатели отказали из-за попадания в них птиц. Погибших в результате инцидента нет. Президент Владимир Путин наградил летчиков и членов экипажа, пилотам он присвоил звания Героев России.

<https://www.rbc.ru/society/19/08/2019/5d5ac00f9a7947c9a54a9a21>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190819/1557646866.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6776478>

### **ТАСС; 2019.08.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ШЕСТИ КОРПУСОВ ПРОБЛЕМНОГО ЖК «МАРЬИНО ГРАД» ПРОШЛО СОГЛАСОВАНИЕ РОСАВИАЦИИ**

Технический заказчик строительства проблемного объекта «Марьино Град» в Новой Москве получил согласования Росавиации, которые позволят оформить скорректированное разрешение на строительство шести корпусов жилого комплекса. Об этом говорится в сообщении Москомстройинвеста в понедельник.

«Необходимые согласования Росавиации для получения скорректированного разрешения на строительство на корпуса № 17-22 ЖК «Марьино Град» получены. В течение месяца технический заказчик Capital Group намерен получить аналогичные документы от ФСО», - говорится в сообщении.

Ранее в конце июля Москомстройинвест сообщил, что шесть корпусов ЖК «Марьино Град» (№ 17-22) достроены, однако для получения разрешения на ввод в эксплуатацию необходимо оформить новое разрешение на строительство.

В комитете уточнили, что корректировка разрешения на строительство и необходимость получения согласований от Росавиации и ФСО связаны с особенностями расположения проблемного объекта. По данным карт, он находится примерно в 14 км от международного аэропорта Внуково. Отмечается, что технический заказчик рассчитывает получить согласование ФСО до конца августа.

Как сообщалось, строительство ЖК «Марьино Град» началось в 2015 году, однако позднее остановилось. В марте 2018 года застройщик этого комплекса был признан банкротом. В IV квартале 2017 года Capital Group (в лице ООО «Строй Ресурс») подписала договор о выполнении функций технического заказчика с застройщиками ООО «Строй Плюс», ООО «Марьинострой», ООО «Марьиностройгрупп» для завершения строительства проблемных объектов ЖК «Марьино Град», ЖК «Спортивный квартал», ЖК «Спорт Таун».

О проблеме застройки вблизи аэропортов

Как ранее сообщал ТАСС, Госдума в 2017 году приняла закон о правилах строительства в приаэропортовых зонах (ПАТ). Он подразумевает, что каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с региональными властями и утвердить в Росавиации. Документом предусматривается создание семи подзон, в которых устанавливаются ограничения на использование объектов недвижимости - от полного запрета до разрешения на любое строительство, кроме жилья. Порядок введения этих подзон утверждается кабмином.

В августе 2019 года газета «Ведомости» сообщила, что **Министерство транспорта России** разработало законопроект, предусматривающий новый порядок установления приаэродромных территорий (ПАТ). Издание сообщило, что новый документ предполагает устанавливать ПАТ с шестью подзонами, а седьмая может быть выделена дополнительно, но не позднее 2025 года. Эксперты, опрошенные газетой, предположили, что таким образом к 2025 году спорная седьмая зона может быть застроена жильем, что отразится на развитии аэропортов и безопасности полетов.

<https://tass.ru/nedvizhimost/6775488>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.08.19; ЮРИСТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВОЗБУЖДЕННОЕ ПОСЛЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ А321 ДЕЛО**

Президент Союза адвокатов России Игорь Трунов считает, что СК РФ после аварийной посадки самолета в поле в Подмосковье возбудил дело не по той статье.

«Уголовное дело должно быть возбуждено по статье 238 УК РФ, а не по 263, как есть сейчас. Странно выглядит СК, который допрашивает летчиков, которых президент наградил как героев», - сказал Трунов на конференции.

СК России после ЧП возбудил по ч.1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта). Статья 238 (оказание услуг, не отвечающим требованиям безопасности), по словам Трунова, должна быть возбуждена против аэропорта, не обеспечившего безопасность полета.

Он добавил, что проблему надо решать на уровне орнитологической службы, которой нет в аэропорту «Жуковский». «У нас в мире номер один по защите аэропортов от птиц - это Саудовская Аравия. У них есть специально обученные соколы, которые контролируют других птиц, один сокол стоит миллион долларов», - уточнил Трунов.

Инцидент, который СМИ назвали «чудом в кукурузном поле», произошел 15 августа. Лайнер с 226 пассажирами вылетел из аэропорта Жуковский и на высоте 20-30 метров столкнулся со стаей чаек, которые забили воздухозаборники, из-за чего двигатели стали барахлить. В этой ситуации, по словам главы Росавиации **Александра Нерадько**, пилоты приняли единственно верное решение - посадить самолет тут же, в кукурузном поле. Посадка прошла удачно, никто не погиб, пожара удалось избежать, хотя баки были полными. За медицинской помощью обратились 76 человек, госпитализирована только одна женщина. В пятницу президент России Владимир Путин присвоил летчикам, посадившим самолет, звания Героев России.

<https://ria.ru/20190819/1557634789.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2019.08.19; ТУРЧАК ПОПРОСИЛ ПУТИНА НАГРАДИТЬ БОРТПРОВОДНИЦУ АВАРИЙНО СЕВШЕГО В НИЖНЕАНГАРСКЕ САМОЛЕТА**

Заместитель председателя Совета Федерации Андрей Турчак обратился к президенту России Владимиру Путину с просьбой наградить бортпроводницу Елену Лапуцкую, спасшую 43 пассажира аварийно севшего самолета Ан-24. Об этом в понедельник сообщает ТАСС.

«Геройский поступок бортпроводницы самолета Ан-24 авиакомпании «Ангара» Елены Лапуцкой, которая спасла из горящего самолета 43 пассажира, рискуя собственной жизнью и имея серьезные травмы, достоин награды. Безусловно, такие случаи необходимо отмечать на государственном уровне», - говорится в письме.

Вице-спикер также пожелал Лапуцкой скорейшего выздоровления и возвращения в профессию.

ЧП с Ан-24 произошло 27 июня в бурятском поселке Нижнеангарск. Самолет с 43 пассажирами и четырьмя членами экипажа после отказа одного из двигателей совершил аварийную посадку, выехал за пределы ВПП, столкнулся со зданием и загорелся. В результате погибли два члена экипажа, более 30 пассажиров обратились за медицинской помощью.

Бортпроводница Елена Лапуцкая в одиночку сумела быстро открыть аварийные двери и помогла людям выбраться из салона. Благодаря этому, никто из 43 пассажиров не погиб.

Ранее авиакомпания «Ангара» обратится в **Минтранс**, чтобы наградить бортпроводницу и второго пилота за мужество при спасении пассажиров.

<https://www.pnp.ru/social/turchak-poprosil-putina-nagradit-bortprovodnicu-avariyno-sevshego-an-24.html>

[Вернуться в оглавление](#)