



Ежедневный мониторинг СМИ

27 СЕНТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИППОВА ЕВГЕНИЯ; 2019.09.27; МВД НАПИШЕТ ПРАВИЛА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ..... | 4 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.09.26; НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ОТКРЫВАЕТ ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО–ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО..... | 4 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.09.26; МАСШТАБНЫЕ ПЛАНЫ; О НИХ ЗАЯВИЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ НА XV МЕЖДУНАРОДНОЙ ОТРАСЛЕВОЙ ВЫСТАВКЕ «НЕВА–2019»..... | 6 |
| ПРАЙМ; 2019.09.26; МИНФИН РФ ЗАЛОЖИЛ В ПРОЕКТ БЮДЖЕТА НА ВСМ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ НА БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА..... | 7 |
| ТАСС; 2019.09.26; РОСАТОМ ПОЛУЧИТ 24,7 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ..... | 8 |
| ТАСС; 2019.09.26; СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА» ПОСТРОИТ ЛЕДОКОЛ МОЩНОСТЬЮ 18 МВТ К 2024 ГОДУ..... | 9 |
| ТАСС; 2019.09.26; ДВА ОБХОДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ВОКРУГ АСТРАХАНИ..... | 9 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.26; У ВОРОТ – ПОВОРОТ; ТРАНЗИТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ ПУСТЯТ В ОБХОД КРУПНЫХ ГОРОДОВ..... | 9 |
| ТАСС; 2019.09.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ КОНКУРС НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ БОЛЬШЕГРУЗОВ..... | 14 |
| ТАСС; 2019.09.26; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛ 6 МЛРД РУБЛЕЙ..... | 15 |
| ТАСС; 2019.09.26; В ЕВРЕЙСКОЙ АО КОНТРАКТЫ ПО НАЦПРОЕКТУ НЕ ЗАКЛЮЧЕНЫ ТОЛЬКО ПО ОДНОМУ МОСТУ..... | 15 |
| ТАСС; 2019.09.26; КУРСЫ ПО ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В МАШИНЕ ОТКРЫЛИСЬ В ЮГРЕ..... | 16 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; АННА БОНДАРЕНКО, ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ, ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.09.26; ВЫБИТЬ ПРОБКИ; В САМЫХ АВТОМОБИЛИЗИРОВАННЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ ИЩУТ СПОСОБЫ РАЗГРУЗИТЬ ДОРОГИ..... | 16 |
| ТАСС; 2019.09.26; БЮДЖЕТ РОССИИ ДО 2022 ГОДА: РОСТ, ИНФРАСТРУКТУРА И НАЦПРОЕКТЫ..... | 18 |
| ТАСС; 2019.09.26; РЖД, «АЭРОФЛОТ» И ПЕРВЫЙ КАНАЛ НЕ ПОПАДУТ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ НА БЛИЖАЙШУЮ ТРЕХЛЕТКУ..... | 20 |
| RNS; 2019.09.26; РОССИЯНЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫБОРЕ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОЕЗДОК ЗА ГОРОД..... | 21 |
| РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.09.27; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДСКАЗАЛИ РОСТ ПРОДАЖ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РОССИИ ДО 30% В ГОД; АНАЛИТИКИ RWC ПРЕДСКАЗЫВАЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ РОСТ ПОПУЛЯРНОСТИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ. ОДНАКО В РОССИИ ИХ ДОЛЯ СРЕДИ ЛЕГКОВЫХ МАШИН ОСТАНЕТСЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНОЙ..... | 21 |
| РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2019.09.26; «ШАНСОВ ВЫЖИТЬ НЕТ НИКАКИХ». КОГДА ОТМЕНЯТ НЕШТРАФУЕМЫЙ ЛИМИТ +20 КМ/Ч; В РОССИИ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч. В | |

| | |
|---|----|
| МВД ПОДДЕРЖАЛИ ИЗМЕНЕНИЯ, НО ПООБЕЩАЛИ НЕ ТОРОПИТЬСЯ. ЧИНОВНИКИ И ДЕПУТАТЫ РАССКАЗАЛИ, КОГДА НАЧНУТ ДЕЙСТВОВАТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА..... | 22 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.26; ПРАВА РУЛЯ; ВОДИТЕЛЯМ ТАКСИ ЗАВЕДУТ ЦИФРОВЫЕ ПРОФИЛИ | 24 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.09.26; ЗА ГОРОД БЫСТРО; АВТОБУСЫ ОПЕРЕДИЛИ ЭЛЕКТРИЧКИ ПО ПОПУЛЯРНОСТИ | 25 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.09.26; СРАБОТАННЫЙ ЕЩЕ В СССР; В РОССИИ СЕГОДНЯ ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ 12% АВТОБУСОВ И 35% ГРУЗОВИКОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ДО 1992 ГОДА | 26 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.26; НЕ РАСПЛЕСКАЛ НИ КАПЛИ!; В КАЗАНИ ОПРЕДЕЛИЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ В РОССИИ..... | 29 |
| RT; 2019.09.26; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ СПОСОБ БОРЬБЫ СО СНЕГОМ НА ДОРОГАХ..... | 30 |
| РИА НОВОСТИ; 2019.09.26; ВЛАДЕЛЬЦЫ МАШИН С ИНОСТРАННЫМИ НОМЕРАМИ НЕ СМОГУТ УЙТИ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ..... | 31 |
| RNS; 2019.09.26; СБЕРБАНК НАМЕРЕН ПОДАТЬ ИСК О ПРИЗНАНИИ «МЕТРОСТРОЯ» БАНКРОТОМ | 31 |
| АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.26; РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ДВУХ УЧАСТКАХ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ УВЕЛИЧАТ | 32 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АРМЕНИИ ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПЕРЕГОВОРАХ С РФ О ПРЕКРАЩЕНИИ КОНЦЕССИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ЮКЖД..... | 32 |
| ТАСС; 2019.09.26; СКОРОСТНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И БАРНАУЛОМ МОГУТ ПОСТРОИТЬ К 2025 ГОДУ | 33 |
| ТАСС; 2019.09.26; СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В ОБЩИХ ВАГОНАХ И ПЛАЦКАРТЕ СОСТАВЯТ ПОЧТИ 9 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; МИНФИН ПРЕДЛАГАЕТ ВПИСАТЬ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ РЯД АКТИВОВ ИЗ СТАРЫХ ПРОГРАММ, ВКЛЮЧАЯ АЭРОФЛОТ И РЖД..... | 34 |
| ТАСС; 2019.09.26; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ «СУХОГО ПОРТА ЧАЙКОВСКИЙ»..... | 35 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ВСТУПАЮТ В СИЛУ ПРАВИЛА УЧЕТА В РФ БЕСПИЛОТНИКОВ ДО 30 КГ | 35 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ К НОЯБРЮ - ИСТОЧНИК | 36 |
| ТАСС; 2019.09.26; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СБОРОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ | 36 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.09.27; ТАРИФЫ ПОЧУЯЛИ ВОЗДУХ СВОБОДЫ; ПУЛКОВО СМОЖЕТ МЕНЯТЬ ИХ ДЛЯ РЕЙСОВ В МОСКВУ И ЗА РУБЕЖ | 37 |
| ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.09.27; ВЫДОХ-ВЗЛЕТ: АЭРОПОРТАМ ПОЗВОЛЯТ ОТКРЫТЬ ЛИШЬ ПО ДВЕ КУРИЛКИ; МИНЗДРАВ ПРЕДЛАГАЕТ ОГРАНИЧИТЬ ИХ КОЛИЧЕСТВО | 38 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.09.26; НА «СВЕРХЗВУКЕ»; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР МИРОВОГО УРОВНЯ..... | 40 |
| ТАСС; 2019.09.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ ПОМОГУТ РАЗВИТИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК ДФО И АРКТИКИ | 43 |
| ТАСС; 2019.09.26; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗА ДВА ГОДА ВЫДЕЛИТ 322 МЛН РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК..... | 45 |

| | |
|--|----|
| RNS; 2019.09.26; ЯПОНИЯ ПОТРЕБОВАЛА ОТ АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ ИСКЛЮЧИТЬ ПАДЕНИЕ ПРЕДМЕТОВ ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТОВ | 45 |
| RNS; 2019.09.26; В ДОМОДЕДОВО ПРОВЕРЯТ ТРЕЗВОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ АЭРОДРОМА | 46 |
| RNS; 2019.09.26; МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ИЛ-78-2 СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ | 47 |
| ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» МОЖЕТ «РАЗБАВИТЬ» СВОЙ ПАРК СУПЕРДЖЕТОВ ЕВРОПЕЙСКИМИ A220..... | 47 |

ПУБЛИКАЦИИ

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИППОВА ЕВГЕНИЯ; 2019.09.27; МВД НАПИШЕТ ПРАВИЛА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

В Правительстве готовят поправки в ПДД, связанные со статусом недавно появившихся средств передвижения - гироскутеров, электросамокатов и так далее. Об этом сообщили в МВД в ответ за запрос замруководителя фракции ЛДПР Ярослава Нилова. А депутат от «Единой России» Виталий Милонов предложил ведомству лишать водительских прав тех, кто грубо нарушил правила дорожного движения, находясь за рулем безмоторного устройства.

В своем запросе Ярослав Нилов призвал главу **Минтранса Евгения Дитриха** и начальника ГИБДД Михаила Черникова закрепить в ПДД правила использования на проезжей части сегвеев, гироскутеров и электросамокатов. Депутат считает неверным, что в случае столкновения на дороге виновником, скорее всего, признают водителя автомобиля, а пользователь устройства избежит ответственности, так как, согласно ПДД, он приравнивается к пешеходу.

В МВД ответили, что в ведомстве уже подготовили поправки в ПДД, в том числе по регулированию дорожного движения тех, кто ездит на электромеханических транспортных средствах (ЭМТС). Также в министерстве планируют завершить в 2019 году исследование «об определении административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих ЭМТС», говорится в ответе на запрос.

Виталий Милонов также обратился к главе МВД с предложением усилить ответственность водителей, которые становятся виновниками аварий.

В качестве одной из мер он предлагает лишать автомобилистов прав, если они грубо нарушили правила дорожного движения, находясь за рулем самоката или гироскутера или катаясь на них в пьяном виде.

«Раньше никто этим не занимался, потому что самокаты считались игрушками. Но теперь, когда появились самокаты, способные двигаться с высокой скоростью, и стали полноценным средством передвижения, следует на нормативном уровне пересмотреть к ним отношение», - сказал депутат «Парламентской газете». Если же у нарушителя пока нет водительских прав, необходимо лишить его возможности получить их в течение длительного времени, считает он.

В этом предложении есть логика, полагает член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Он согласен, что гироскутеры и электросамокаты представляют угрозу, чему он сам стал свидетелем. «На моих глазах буквально несколько месяцев назад в парке в Одинцове гироскутерист довольно серьезно разбился. Он несся за 30 километров в час, объезжая прохожих, и только по счастливой случайности больше никто не пострадал», - рассказал он. С другой стороны, сложно представить, как администрировать нарушения, рассуждает парламентарий. К тому же начать надо с того, чтобы максимально развести потоки пешеходов и любителей покататься, выделив достаточное количество велодорожек, соединенных между собой, считает Старовойтов.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.09.26; НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ОТКРЫВАЕТ ТРЕТЬЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ШЕРЕМЕТЬЕВО

В международном аэропорту Шереметьево введена в эксплуатацию третья взлетно-посадочная полоса (ВПП-3). В торжественной церемонии открытия приняли участие специальный представитель Президента России по вопросам природоохранной

деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, руководитель Росавиации Александр **Нерадько**, губернатор Московской области Андрей Воробьев, председатель совета директоров АО «МАШ» Александр Пономаренко, руководители профильных организаций и авиакомпаний.

Открытие полосы глава **Минтранса** назвал долгожданным событием для всего Московского авиационного узла. Он отметил, что благодаря новой полосе Шереметьево существенно увеличил пропускную способность аэродрома – с 65 до 90 взлетно–посадочных операций в час и стал первым аэропортом России с тремя ВПП. Дело в том, что сейчас обе полосы в Шереметьево работают в зависимом режиме. Их удаление друг от друга не позволяет одновременно садиться и взлетать двум самолетам. Третья полоса абсолютно независима. По словам **Евгения Дитриха**, современная аэродромная и терминальная инфраструктура Шереметьево открывает новые широкие возможности долгосрочного роста и развития для базовых авиаперевозчиков и новых авиакомпаний.

Сергей Иванов рассказал о возникших в ходе строительства полосы сложностях, связанных с необходимостью переноса газопроводов, нефтепродуктопроводов, электросетей, а также с переселением жителей и ликвидацией заброшенной свалки мусора. «Безусловно, все эти факторы сказались на сроках строительства полосы в сторону увеличения. Проблемами вплотную занимались три министра транспорта, которые приложили максимум усилий, чтобы этот проект состоялся», – сказал Сергей Иванов.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр **Нерадько** отметил, что третья взлетно–посадочная полоса рассчитана на то, чтобы принимать самолеты в самых сложных метеоусловиях. Новая полоса имеет размеры 3200x60 м, что позволяет осуществлять посадку всех типов воздушных судов как российского, так и иностранного производства.

В ходе строительства ВПП–3 реализовано инновационное для России решение по сооружению мостового перехода, рассчитанного на движение воздушных судов. Это первый в стране проект подобного рода. Конструкция моста сможет выдержать все типы современных и перспективных воздушных судов, а также их модификаций, в том числе А–380.

Александр **Нерадько** вручил Александру Пономаренко новый сертификат соответствия аэродрома Шереметьево. Также участники мероприятия стали свидетелями первого приземления на ВПП–3. Это был рейс SU 019 Санкт–Петербург – Москва авиакомпании «**Аэрофлот**». Воздушное судно с пассажирами на борту на новой взлетно–посадочной полосе было встречено традиционным авиационным приветствием – водной аркой.

Третья взлетно–посадочная полоса – сложнейший технический объект аэродромной инфраструктуры, необходимый для расширения пропускной способности международного аэропорта Шереметьево. «Ввод в эксплуатацию новой ВПП, строящегося терминала С и ряда других объектов в совокупности создает благоприятные условия для достижения нашей стратегической цели до 2026 года войти в топ–10 крупнейших аэропортов мира с пропускной способностью порядка 100 млн пассажиров в год», – сказал Александр Пономаренко.

Именно ВПП–3 позволит снять инфраструктурные ограничения, создаст условия для обеспечения возрастающего спроса на авиаперевозки в аэропорту Шереметьево и возможности восстановления эксплуатационной пригодности существующих элементов летного поля аэродрома, включая плановую реконструкцию ВПП–1, с сохранением и дальнейшим увеличением объема воздушных перевозок.

В перспективе с учетом ввода в строй новых пассажирских терминалов аэропорт Шереметьево планирует войти в лигу крупнейших авиационных хабов мира и укрепить статус основного транзитного авиаузла между Европой и Азией.

<http://transportrussia.ru/item/5180-novye-gorizonty.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.09.26; МАСШТАБНЫЕ ПЛАНЫ; О НИХ ЗАЯВИЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ НА XV МЕЖДУНАРОДНОЙ ОТРАСЛЕВОЙ ВЫСТАВКЕ «НЕВА–2019»

Что дает экономике в целом взаимодействие судоходной и судостроительной отраслей, каков его мультипликативный социально–экономический потенциал? Об этом и многом другом шла речь на XV Международной выставке и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «Нева–2019», состоявшихся в Санкт–Петербурге.

В церемонии открытия форума приняли участие **заместитель министра** транспорта РФ – руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**, губернатор Санкт–Петербурга Александр Беглов, **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Олег Рязанцев, президент АО «ОСК» Алексей Рахманов, председатель Международной палаты судоходства Эсбен Поулссон.

Огласив приветствие от имени главы **Минтранса России Евгения Дитриха**, **Юрий Цветков** отметил, что в этом году ключевой акцент в программе форума сделан на роли России в развитии безопасного судоходства и мореплавания. Он подчеркнул, что важно получить максимальный синергетический эффект от партнерства российских и зарубежных специалистов.

На выставке в юбилейном году представили стенды рекордное число участников – 643 компании, в том числе 243 – зарубежные.

О судостроительных планах **Росморречфлота Юрий Цветков** рассказал на пленарной сессии «Международное сотрудничество в судостроении. Фокус на Россию». В своем докладе он представил участникам форума основных эксплуатантов специализированного флота, одну из крупнейших в мире профессиональную Морскую спасательную службу, владеющую более чем тремя сотнями аварийно–спасательных судов различных типов. А также ФГУП «Росморпорт» – крупнейшего в России титульного владельца объектов прибрежно–портовой инфраструктуры в 65 морских портах, в хозяйственном ведении которого находятся более 260 судов служебно–вспомогательного, ледокольного и учебно–производственного флота, включая самую большую в мире группировку из почти 40 дизель–электрических ледоколов.

В рамках выполнения Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, а также федерального проекта «Северный морской путь», где агентство выступает соисполнителем наряду с Росатомом, планируются к постройке 147 новых судов, сообщил **Юрий Цветков**.

Осуществляемая под эгидой **Росморречфлота** судостроительная программа, частично финансируемая из собственных средств подведомственных организаций, оказывает существенное влияние на процессы развития отечественного судостроения. Заместитель главы **Минтранса** ответил на ряд вопросов экспертов, в частности, рассказал о действующих и готовящихся механизмах государственной поддержки российского судостроения и судоходства, включая разрабатываемую совместно с Минпромторгом России программу льготного лизинга судов.

Остро на пленарном заседании прозвучал вопрос о намерениях Международной морской организации (ИМО) принимать меры по защите российских моряков и рыбаков, которые регулярно становятся жертвами недобросовестных круизных компаний, судовладельцев, а также участвовавших пиратских нападений. Вопрос задал приглашенный в качестве эксперта председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев представителю Комитета по безопасности на море ИМО Сандре Олнат. Из ответа эмиссара ИМО можно было понять, что международный регулятор не воспринимает ситуацию «излишне драматически» и собирается лишь мониторить подобные процессы в рамках имеющихся международных и региональных правовых инструментов.

Юрий Цветков, его заместитель Виктор Вовк, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Юрий Костин и другие представители транспортного ведомства провели на полях форума «Нева–2019» серию деловых встреч и совещаний с отечественными и зарубежными партнерами по актуальным проектам сотрудничества.

Участвующие в выставке компании и организации подписали в рамках программы выставки «Нева–2019» ряд соглашений.

В частности, было заключено соглашение между Белорусским научно–исследовательским институтом транспорта «Транстехника» и Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. ПАО «ГТЛК» и ПАО «Завод «Красное Сормово» заключили соглашение о предоставлении опциона на строительство 20 сухогрузов проекта RSD59.

Кроме этого, ПАО «ГТЛК» заключило соглашение с администрацией Красноярского края о намерениях по строительству и передаче в лизинг двух пассажирских судов, предназначенных для эксплуатации на реке Енисей, на линии Красноярск – Дудинка. Новые суда будут осуществлять грузопассажирские перевозки на социально значимом маршруте Красноярского края: доставлять жителей отдаленных районов, медикаменты и продукты первой необходимости. Новые суда заменят устаревшие теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов».

Как отмечалось, **Росморречфлот** является исполнителем по двум федеральным проектам, входящим в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**: «Морские порты России» и «Внутренние водные пути».

В рамках проекта «Морские порты России» планируется строительство 9 ледоколов, в том числе 4 мелкосидящих, и аварийно–спасательного судна, отметил **Юрий Цветков**. «В части Севморпути у нас 11 судов для несения аварийно–спасательной готовности, – добавил глава агентства. – В частности, 5 аварийно–спасательных буксиров класса агс4 и 4 гидрографических судна».

В рамках проекта «Внутренние водные пути», по словам Юрия **Цветкова**, запланировано строительство 121 судна различного назначения. По девяти судам заказы уже размещены, а общий объем финансирования составил 17 млрд руб.

Также уже размещены заказы на 4 гидрографических судна для Севморпути. По шести ледоколам завершена стадия проектирования и по одному проведен конкурс, в ближайшее время ожидается заключение контракта. По остальным ледоколам заканчивается проектирование.

В ходе форума рассматривался вопрос об открытии частной круизной линии на Дальнем Востоке. **Юрий Цветков** пояснил, что **Минтранс России** ожидает от участников бизнеса соответствующих предложений и готов оказать поддержку в реализации проекта. По мнению главы **Росморречфлота**, бизнес «должен созреть», рассчитать пассажиропоток, оценить свои финансовые возможности и выйти с предложением. «И если будут реальные шаги, мы их обязательно поддержим», – отметил **Юрий Цветков**.

Ранее администрация Приморья выступила на федеральном уровне с предложением об организации круизной линии на Дальнем Востоке и приобретении или строительстве для этих целей круизного судна. **Минтранс России** подготовил предложения по корректировке госпрограммы «Развитие транспортной системы», предусматривающие включение мероприятий по строительству судна для этой линии.

<http://transportrussia.ru/item/5181-masshtabnye-plany.html>

ПРАЙМ; 2019.09.26; МИНФИН РФ ЗАЛОЖИЛ В ПРОЕКТ БЮДЖЕТА НА ВСМ БОЛЕЕ 70 МЛРД РУБ НА БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА

Минфин РФ заложил в проект бюджета на высокоскоростное железнодорожное сообщение по 88 миллионов рублей на ближайшие два года и 70 миллиардов рублей на

2022 год, следует из подготовленного Минфином РФ проекта федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, который опубликован на портале проектов правовых актов.

«Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»... 2022 (год - ред.) 70 000 000 (тысяч рублей - ред.)», - говорится в опубликованном в среду проекте. Сумму на 2020 и 2021 годы указаны в размере почти по 88 миллионов рублей.

Далее указывается строчка с точно такой же разбивкой по годам и суммам «взнос в уставный капитал открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Другие подробности, в частности, на какие именно проекты заложены эти средства, не указывается.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей.

Однако в текущем году президент России **Владимир Путин**, руководствуясь соображениями целесообразности, одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом. Вице-премьер **Максим Акимов** говорил журналистам, что ориентировочная стоимость ВСМ в Петербург оценивается в 1,5 триллиона рублей и трасса может пройти через Великий Новгород. Проектирование ВСМ Москва-Санкт-Петербург может занять три года, а строительство - до пяти лет, говорил журналистам **замминистра транспорта РФ Владимир Токарев**.

ТАСС; 2019.09.26; РОСАТОМ ПОЛУЧИТ 24,7 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Министерство финансов РФ предусмотрело выделение госкорпорации «Росатом» 24,7 млрд рублей в 2020 году на строительство атомных ледоколов нового поколения, следует из проекта федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, который опубликован в среду на портале проектов правовых актов.

В 2021 году на эти цели планируется выделить 21 млрд рублей, а в 2022 году - 14,8 млрд рублей.

В декабре 2018 года Госдума приняла закон о наделении Росатома полномочиями по развитию Северного морского пути. Согласно документу, Росатом будет определять подведомственное предприятие, уполномоченное согласовывать разрешение на плавание судов в акватории Северного морского пути. Кроме того, госкорпорация от имени РФ будет заключать концессионные соглашения в отношении объектов инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, проектировать и строить здания (в том числе сооружения повышенного уровня ответственности, включая объекты капитального строительства, относящиеся к объектам инфраструктуры морского порта, расположенного на побережье акватории Севморпути). Входящее в Росатом предприятие «Атомфлот» в свою очередь занимается эксплуатацией и обслуживанием атомного гражданского ледокольного флота России. База судов расположена в Мурманске.

В настоящее время три универсальных атомных ледокола проекта 22220 - «Арктика», «Сибирь» и «Урал» - строятся на Балтийском заводе. На них будут работать атомные силовые установки нового поколения. Всего в рамках концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти серийных ледоколов проекта 22220. Ввод в эксплуатацию четвертого серийного ледокола запланирован на 2024 г., пятого - на 2027 г.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosatom-polucit-247-mlrd-rublej-v-2020-godu-na-stroitelstvo-ledokolov-novogo-pokolenia>

ТАСС; 2019.09.26; СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ПЕЛЛА» ПОСТРОИТ ЛЕДОКОЛ МОЩНОСТЬЮ 18 МВт К 2024 ГОДУ

Ленинградский судостроительный завод «Пелла» построит к 2024 году ледокол мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7, компания выиграла соответствующий конкурс ФГУП «Росморпорт». Об этом сообщила пресс-служба «Росморпорта».

Ледокол будет построен в соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна. Стоимость работ по контракту составит 7,54 млрд рублей.

«По итогам проведенного открытого конкурса в электронной форме ФГУП «Росморпорт» и ОАО «Пелла» заключили государственный контракт на строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7. Линейный дизель-электрический ледокол проекта 21900М2 мощностью 18 МВт. <...> Судно планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году», - говорится в сообщении.

Новый ледокол планируется построить на основе проекта 21900М и эскизного проекта ледокола, разработанного АО КБ «Вымпел». В 2012-2016 годах на Выборгском судостроительном заводе были построены три линейных дизель-электрических ледокола «Владивосток», «Мурманск» и «Новороссийск» проекта 21900М мощностью 18 МВт. Ледоколы хорошо зарекомендовали себя в период эксплуатации в различных условиях, в том числе в арктических морях.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sudostroitelnyj-zavod-pella-postroit-ledokol-mosnostu-18-mvt-k-2024-godu>

ТАСС; 2019.09.26; ДВА ОБХОДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ВОКРУГ АСТРАХАНИ

Власти Астраханской области планируют создать вокруг Астрахани два альтернативных пути для перевозки транзитных грузов. По территории региона проходит международный транспортный коридор «Север-Юг». Об этом в четверг ТАСС сообщил губернатор области Игорь Бабушкин.

«Сейчас два обхода запланированы. По одному - ведется работа по формированию проекта, по другому - уточняется проект. Планируем, что работы начнутся в течение двух лет», - сказал Бабушкин.

Он не уточнил стоимость проектов, заметив, что инвестиции будут зависеть от проектного решения. Один из обходов - Северный, который также будет включать в себя строительство третьего моста через Волгу. Его стоимость будет определена по результатам экспертизы проекта. В настоящее время в Астрахани есть два автомобильных моста через Волгу.

По данным областного министерства, из-за объемов торговли со странами Каспийского региона и ШОС интенсивность движения транспорта на подходе к Астрахани значительно возросла и составляет более 10,5 тыс. автомобилей в сутки. К 2025 году эта цифра может увеличиться до 35,7 тыс. Астраханская автодорожная сеть не справляется с таким потоком.

<https://tass.ru/v-strane/6931438>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.09.26; У ВОРОТ – ПОВОРОТ; ТРАНЗИТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ ПУСТЯТ В ОБХОД КРУПНЫХ ГОРОДОВ

Автомобильные заторы на участках федеральных трасс, проходящих через крупные населенные пункты, – проблема, широко обсуждаемая в обществе. Передвижение по автодорогам усложняется с каждым годом – по мере того как в стране растет количество автомобилей. Страдают от этого не только пользователи, жители городов и поселков, через которые потоком идет федеральный транзит, но также перевозочные компании.

Растущие транспортные издержки ложатся на себестоимость продукции – значит, в конечном счете в убытках и мы с вами. Строительство автодорог в обход населенных пунктов – один из способов решения этой весьма острой проблемы.

Этап за этапом

Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» предполагается построить автодороги в обход 12 крупных городов.

Один из таких проектов – строительство обхода Волгограда протяженностью 71,4 км. Долгожданную объездную трассу начнут прокладывать уже осенью этого года. Приступить к работам позволяет положительное заключение Главгосэкспертизы на проектную документацию первого объекта – участка протяженностью 12,2 км.

Масштабный проект будет реализован в три этапа. На первом региональную автодорогу Волгоград – Котельниково предполагается соединить с двумя федеральными трассами – Р-22 «Каспий» и подъездом к Элисте, а также с городской улицей 40 лет ВЛКСМ в Красноармейском районе областного центра. Ввод в эксплуатацию этого участка намечен на 2024 год. Параллельно будет вестись проектирование второго и третьего этапа строительства обхода.

Проектом предусмотрено возведение трех транспортных развязок. Одна свяжет трассу Р-22 «Каспий» и городскую улицу 40 лет ВЛКСМ, вторая обеспечит выход на подъездную дорогу к Элисте, а третья – на региональную автодорогу Волгоград – Котельниково. В составе последней – новый мост через Волго–Донской судоходный канал, благодаря которому транспортные потоки равномерно распределятся по существующему и новому сооружениям.

Мост – ключевой объект первого этапа строительства обхода Волгограда. Общая протяженность нового сооружения вместе с эстакадной частью составит 1,3 км. Длина самого моста – 358 м. По информации ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, основа конструкции будет выполнена из металла, дорожное покрытие – из асфальтобетона. Предусмотрен демпфер, гасящий колебания, которые могут быть вызваны внешними факторами. Это придаст мосту дополнительную надежность. Мост будет иметь четыре полосы движения, по две в обе стороны. Это позволит разгрузить существующее мостовое сооружение через Волго–Донской канал.

Завершение первого этапа строительства обхода Волгограда снимет необходимость для большегрузов, направляющихся из Элисты, Астрахани и со стороны Котельниково, заезжать в южную часть областного центра для пересечения Волго–Донского судоходного канала. На протяжении всего обходного участка (12,2 км), представляющего собой четырехполосную бетонную дорогу, установят металлическое осевое барьерное ограждение и электроосвещение. Для комфорта водителей будут построены две площадки отдыха, а для нужд фермеров – два скотопргона.

Будущая объездная магистраль даст импульс развитию региональной инфраструктуры, территории в целом, ее малого и среднего бизнеса. Она избавит миллионный город от транзитной нагрузки. Новую дорогу с нетерпением ждут водители большегрузов, которым пока приходится проезжать через город протяженностью примерно 90 км.

Обход Волгограда, включенный в **комплексный план**, является частью международного транспортного коридора «Север – Юг». Новая объездная дорога не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и улучшит транспортную обстановку на федеральных трассах Р-22 «Каспий», А-260 Волгоград – Каменск–Шахтинский – граница с Украиной и Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград.

Исчезнут пробки на Сенной

К строительству дороги в обход железнодорожной станции Сенная в Саратовской области приступило ФКУ «Поволжуправтодор». В июне текущего года на 190-й км федеральной трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград был заложен камень в ознаменование начала работ.

Для строительства обхода Сенной предстоит реконструировать 15,3 км дороги в Саратовской области. Обход задумывается четырехполосным, ширина каждой полосы движения – 3,75 м. Проект предусматривает две транспортных развязки с путепроводами длиной 64,6 м и 79,5 м, строительство двух мостов через железную дорогу (78,7 м и 76,4 м), а также мост через автодорогу длиной 49,2 м и новый мост через реку Терешка.

Также в проект включены подземный переход для пешеходов и 33 водопропускных трубы общей протяженностью почти полтора километра. Там, где дорога будет проходить вблизи населенных пунктов, предусмотрены шумозащитные экраны. Кроме того, подрядчику предстоит установить линии электроосвещения на десяти километрах дороги. Работы предстоят масштабные, начинать подрядчику придется с оформления земель в постоянное и временное пользование и расчистки территории.

Сейчас трасса Сызрань – Саратов – Волгоград в районе Сенной двухполосная, никаких мостов через железнодорожные пути не предусмотрено, весь поток транспорта идет через переезд. Причем реверсивного движения не существует – автомобили, идущие в сторону Саратова и в сторону Сызрани, могут пересекать рельсы только по очереди. Пробки в районе станции Сенная, где жизнь водителям осложняет растущий поток железнодорожных составов и автотранспорта, идущего через единственный переезд, достигают многокилометровой длины. Эта проблема существует много лет, и ситуация год от года только ухудшается.

Сдать обходную дорогу в эксплуатацию федеральные дорожники планируют в конце 2022 года. По экспертным оценкам, пропускная способность трассы Р-228 на участке от села Ключи до поворота на село Куриловка увеличится вдвое и составит 40 тыс. автомобилей в сутки. Строительство автодороги в обход крупной железнодорожной станции, включенное в **комплексный план**, – один из важных этапов развития федеральной трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, которая связывает южную часть страны с регионами Урала, Сибири и Дальнего Востока.

Кроме того, в этом году на сызранском направлении (222-й км трассы) начнется строительство путепровода. Федеральная автодорога пройдет над железнодорожным переездом возле села Синодское в Воскресенском районе Саратовской области.

И новые рабочие места

В августе текущего года в Иркутской области дан старт реализации еще одного масштабного проекта – строительству обхода города Усолье–Сибирское и поселка Тельма. Новая объездная дорога протяженностью 43 км позволит вывести транзитный транспорт за пределы населенных пунктов и будет отвечать современным требованиям безопасности. Обход Усолья–Сибирского и Тельмы станет продолжением обхода Ангарска. Это будет дорога первой технической категории с четырехполосным движением. По всей длине участка дорожники установят разделительное барьерное ограждение.

Новый участок трассы позволит увеличить ее пропускную способность с 15 до 30 тыс. автомобилей в сутки. За ростом интенсивности повысится и инвестиционная привлекательность региона, появятся новые рабочие места, уверен депутат Госдумы РФ от Иркутской области Сергей Тен.

Строительство четырехполосного участка – один из важных этапов развития федеральной трассы Р-255 «Сибирь», которая входит в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети. Масштабный проект включает возведение трех разноуровневых транспортных развязок и трех левоповоротных петель, будут построены

пять путепроводов, мостовые сооружения через реки Тельминка, Картагон, Целота и Биликтуйка. Для удобства пешеходов смонтируют два надземных перехода.

Добавим, что к 2022 году на трассе Р–255 «Сибирь» будет построена еще одна дорога в обход двух населенных пунктов – деревни Трактовая и села Тулюшка, а также путепровод над Транссибирской железнодорожной магистралью. На новом участке федеральной автодороги Р–255 (1524–1538-й км) протяженностью 14,6 км будет обеспечено скоростное движение. Сегодня водители вынуждены снижать скорость до 60 км в час, проезжая в границах указанных населенных пунктов, и пропускать поезда на железнодорожном переезде.

Этим проектом, включенным в **комплексный план**, также предусмотрены строительство моста через реку Или и площадки для стоянки автомобилей, установка 7 км линий электроосвещения и 5 автобусных остановок.

Нижнекамск, Иваново, Вологда и другие

В 2021 году дорожники приступят к строительству участка трассы М–7 «Волга» в обход Нижнекамска и Набережных Челнов. В мае 2019 года ФКУ «Волго–Вяткуправтодор» подписало госконтракт с проектировщиком этого важнейшего для развития федеральной трассы объекта. Подрядчик обязан произвести все необходимые изыскания, выбрать оптимальный маршрут трассировки и разработать проектную документацию. Новый участок трассы пройдет через Мамадышский, Нижнекамский, Заинский и Тукаевский районы республики. Примерный срок начала строительных работ – осень 2021 года. Дорогу, которая должна снизить нагрузку на Нижнекамскую ГЭС, обещают построить к 2024 году.

Решение проблемы транспортной перегруженности Закамья специалисты Татарстана прорабатывали с 2014 года. Идея заключалась в том, чтобы построить платную автомагистраль – дублер отрезка трассы М–7, которая бы проходила по Мамадышскому, Нижнекамскому и Тукаевскому районам. Дорога должна была ответвляться на 970-й км от федеральной трассы в районе Мамадыша. Далее в районе села Соколки предполагалось построить новый мост через реку Каму, а затем, обойдя Набережные Челны и Нижнекамск, транспортная артерия вновь должна была примкнуть к трассе Москва – Нижний Новгород – Казань – Уфа.

Проектные работы планируется провести в три этапа. Общая протяженность дороги составит 89,4 км. На первом этапе запроектируют 26,8 км дороги, на втором – 28,5 км, а на третьем – 34,1 км. Работы по проектированию, по условиям конкурса, должны быть выполнены до 30 августа 2021 года. А завершить строительство дороги планируется к 2024 году. И еще: как сообщили в пресс-службе миндортранса Республики Татарстан, объездная дорога будет бесплатной.

Еще один проект – строительство восточного обхода города Иваново. Планируется, что объездная дорога начнется в Ивановском районе, от трассы М–7 «Волга», пройдет у деревни Бурмакино и завершится выходом на трассу Р–600 на Кострому. Протяженность восточного обхода, по предварительным данным, составит 42 км. Уже построенная дорожная развязка у д. Бурмакино будет задействована при его строительстве. В будущем восточный и западный обходы создадут объездное кольцо для транзитного транспорта вокруг Иваново.

Проектирование объекта, начатое в июне 2019-го, займет около двух лет, сразу после его завершения начнется строительство, предусмотренное комплексным планом. Разработанный в 2007 году проект строительства восточного обхода использоваться не будет. За прошедшее время на землях, по которым будет проложена магистраль, проведены дополнительные инженерные коммуникации, которые старая проектная документация не учитывала. Изменились и технологии строительства, принципы проектирования дорожной одежды и другие составляющие проектной работы. Использование старого проекта привело бы к удорожанию строительства и увеличению

сроков выполнения работ. Стоимость реализации нового проекта будет определена после завершения проектирования с учетом затрат на отвод земель, гидрологические исследования, возведение искусственных сооружений.

Напомним: Иваново является одним из немногих городов ЦФО, который не имеет объездных дорог. При этом здесь сходятся шесть направлений регионального и федерального значения, которые связывают Иваново с Москвой, Владимиром, Ярославлем и другими городами. В последнее время интенсивность движения транзитного транспорта на подходах к Иваново значительно увеличилась. Этот поток следует через улично-дорожную сеть областного центра, оказывая негативное воздействие на безопасность дорожного движения и экологию города.

По словам губернатора области Станислава Воскресенского, строительство восточного обхода Иваново позволит снизить износ и разрушение дорожного покрытия улиц областного центра, уменьшить количество ДТП, улучшить экологическую обстановку в городе. По оценкам экспертов, проект даст мультипликативный эффект экономике страны: Восточный обход войдет в состав маршрута Санкт-Петербург – Нижний Новгород – Казань, являющегося частью МТК «Европа – Западный Китай», что позволит пустить транспорт, следующий из Санкт-Петербурга, в обход столицы и частично разгрузить московский транспортный узел.

Совсем недавно завершён первый этап строительства недостающего звена обхода Вологды. Движение по девятикилометровому участку в Вологодском районе открыли **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, полпред Президента РФ в СЗФО Александр Гуцан, руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк** и губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

Четырёхполосный участок первой технической категории построен между федеральной автодорогой А-114 Вологда – Тихвин – Р-21 «Кола» и региональной трассой Вологда – Норовово. Выход на трассу А-114 обеспечивает существующая развязка, к которой федеральные дорожники достроили съезды, на дорогу Вологда – Норовово можно съехать по вновь построенной развязке типа «неполный клеверный лист». Для укрепления основания дороги на слабых грунтах впервые в Вологодской области применили технологию устройства «свайного поля», смонтировав на болоте глубиной до 16 м свыше полутора тысяч буронабивных свай.

«Благодаря строительству обхода мы выводим из города транзитный трафик, улучшаем экологическую обстановку, даем людям возможность спокойно перемещаться по улицам. Это новое качество жизни для местного населения. Новый участок, вводимый в эксплуатацию, даст возможность в будущем году соединить все федеральные трассы транзитным сообщением», – отметил руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк**.

По словам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, введенный в эксплуатацию участок федеральной трассы – не единственный значимый объект для региона. «Новый участок южного обхода Вологды хорошо иллюстрирует, ради чего мы работаем, ради чего принимаем программы, разрабатываем федеральные проекты. Это комплексное, системное развитие сети автодорог в стране, а не точечное улучшение на отдельных участках», – подчеркнул министр.

Работы второго этапа строительства автодороги М-8 «Холмогоры» в обход Вологды уже идут. Протяженность четырехполосного участка – 8 км. К двум уже построенным транспортным развязкам добавится еще одна, специалисты также возведут еще четыре моста и путепровода. Согласно госконтракту ввести в эксплуатацию недостающий участок объездной дороги ФКУ Упрдор «Холмогоры» должны осенью 2020 года.

Строительство обходов населенных пунктов – дело затратное. В России сотни городов, сразу все объездные дороги не построишь. Как же определяется первоочередность строительства того или иного объекта? Для принятия решения о строительстве обхода

какого-то конкретного города и включения его в правительственные программы (**комплексный план** и другие) специалисты исходят из целого ряда факторов. Первым аргументом за является высокая концентрация дорожно-транспортных происшествий на участке трассы, проходящем по населенному пункту. Строительство обходной дороги в этом месте может в значительной мере улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения.

Другое основание для строительства обходов – расшивка транспортной ситуации, ликвидация заторов на участках трасс, проходящих через населенные пункты. Ведь федеральные автодороги по своему назначению – транзитные, и движение должно быть безостановочным, с минимумом пересечений и съездов-выездов. Третий момент – неблагоприятная экологическая обстановка в населенных пунктах, через которые проходят эти дороги. Замедляя ход на въезде в них, простаивая в пробках с работающими двигателями, автомобили выбрасывают в атмосферу большое количество выхлопных газов. От этого страдают жители городов и поселков.

Анализируя различные факторы, в том числе интенсивности движения на проблемных участках трасс, специалисты **Минтранса** России и **Росавтодора** также учитывают обращения органов власти субъектов РФ и мнение общественности. Так было с принятием решений по строительству обходов Волгограда, Иваново, станции Сенная в Саратовской области, города Усолье-Сибирское и поселка Тельма в Иркутской области, Нижнекамска и Набережных Челнов в Татарстане и многих других объектов.

<http://transportrussia.ru/item/5182-u-vorot-povorot.html>

ТАСС; 2019.09.26; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ КОНКУРС НА СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ВЕСОМ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Создание системы автоматического контроля за весом большегрузов, предусмотренное **нацпроектом «Безопасные и качественные автодороги»**, планируется вынести на конкурс. Поручение подготовить акт о его проведении дал курирующий **нацпроект** вице-премьер **Максим Акимов**, рассказал его представитель portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС.

«**Максим Акимов** поручил **Минтрансу** РФ подготовить и внести в правительство соответствующий акт», - рассказал представитель вице-преьера. Речь идет о распоряжении правительства о проведении конкурса на заключение концессионного соглашения по созданию автоматической системы весогабаритного контроля (**АСВГК**) на федеральных трассах. Согласно **нацпроекту**, до 2023 года предполагается установка 387 пунктов **АСВГК** на федеральных трассах. Датчики системы позволяет автоматически взвешивать грузовик на дороге и выявлять нарушителей.

Ранее создать систему в рамках частной концессионной инициативы предлагала компания оператор госсистемы «**Платон**» - «РТ-Инвест транспортные системы» (РТИТС), которая готова была взять на себя до 90% расходов, а также дооборудовать 88 уже существующих пунктов «**Платона**», что ускорило бы создание системы. Но в конце 2018 года компания «Ростелеком» также подала заявку на создание системы, называя в качестве своих преимуществ 47 построенных пунктов **АСВГК** в регионах, из которых 26 у нее в управлении.

Проведение конкурса между претендентами планировалось осенью, говорил ранее **Максим Акимов**. Как рассказывал portalу «Будущее России. Национальные проекты» первый замглавы **Минтранса** РФ **Иннокентий Алафинов**, проведение и подведение итогов конкурса может уложиться в двухмесячный срок.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-gotovit-konkurs-na-sozdanie-sistemy-kontrola-za-vesom-bolsegruzov>

ТАСС; 2019.09.26; ДОРОЖНЫЙ ФОНД ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2019 ГОД ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛ 6 МЛРД РУБЛЕЙ

Дорожный фонд Ивановской области впервые превысил 6 млрд рублей, что в два раза превосходит показатели прошлого года. Об этом журналистам в четверг сообщила спикер регионального парламента Марина Дмитриева по итогам пленарного заседания, на котором были внесены изменения в бюджет области текущего года.

«Дорожный фонд Ивановской области впервые превысил 6 млрд рублей. Дополнительные поступления составили почти 1,12 млрд рублей, из которых 264 млн - это сборы акцизов на нефтепродукты и транспортного налога, а 853 млн рублей - поступления из федерального бюджета», - сказала Дмитриева.

Она также отметила, что значительная часть средств - 1,6 млрд рублей - направлена на ремонт дорог по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги». «На сегодняшний день в Ивановской области 97% дорожных объектов обеспечены контрактами. В рамках ремонта улично-дорожной сети областного центра готовность составляет 95%. Основные работы по укладке асфальтобетонного покрытия в целом в регионе выполнены на 93 %. На аварийно-опасных участках региональных дорог запланировано строительство 268 км линий искусственного освещения», - уточнила Дмитриева.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/doroznyj-fond-ivanovskoj-oblasti-na-2019-god-vpervye-prevysil-6-mlrd-rublej>

ТАСС; 2019.09.26; В ЕВРЕЙСКОЙ АО КОНТРАКТЫ ПО НАЦПРОЕКТУ НЕ ЗАКЛЮЧЕНЫ ТОЛЬКО ПО ОДНОМУ МОСТУ

Отставания по срокам реализации мероприятий по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» в Еврейской АО есть только по одному объекту - автомобильному мосту в Биробиджане. Местные власти не могут найти подрядчика на выполнение работ по реконструкции моста. Об этом ТАСС сообщил начальник управления автомобильных дорог и транспорта областного правительства Евгений Турбин.

«В области контракты заключены по всем объектам **нацпроекта**, кроме одного - мост через реку Бира, которая делит Биробиджан на две части. На работы по реконструкции этого моста не заявляются подрядчики. Прошло уже два конкурса, на которые не было подано заявок», - сказал Турбин.

Общая протяженность старого автомобильного моста - 435 метров, помимо реконструкции самого моста, планируется ремонт части дороги к нему. На эти работы из федерального бюджета выделено 350 млн рублей. Турбин сообщил, что в октябре будет запущен еще один конкурс. Администрация города, ответственная за выполнение этого проекта, снизила стоимость работ в 2019 году до 200 млн - полную сумму в этом году освоить не успеют - и улучшила условия конкурсной документации для привлечения на торги большего количества потенциальных участников аукциона. Местных компаний, способных провести ремонт моста, в области нет. Власти рассчитывают на предприятия из других дальневосточных регионов.

«Мост «тянет» статистику вниз, из-за него получается, что мероприятия по **нацпроекту** на этот год выполнены на 40%. Между тем работы по остальным объектам идут в срок и готовность по ним - более 80%. Паводок в области не оказал значительного влияния, хотя внес коррективы в графики производства работ, но часть основных мероприятий успели провести еще до наводнения», - отметил Турбин.

Всего на 2019 год по **нацпроекту** предусмотрены работы по 10 объектам. Это три участка дороги Биробиджан - Унгун - Ленинское, мост и шесть участков местных дорог. По всем незавершенным объектам, кроме моста, работы продолжаются.

Накануне на совещании о ходе реализации «дорожного» **нацпроекта** в Москве с участием вице-премьера Максима Акимова Еврейская АО была названа в числе отстающих регионов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-evrejskoj-ao-kontrakty-po-nacproektu-ne-zakluceny-tolko-po-odnomu-mostu>

ТАСС; 2019.09.26; КУРСЫ ПО ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ В МАШИНЕ ОТКРЫЛИСЬ В ЮГРЕ

Обучать родителей безопасным перевозкам детей в автомобилях начали в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре на базе Окружной клинической больницы в Ханты-Мансийске. Ежегодно их смогут пройти более 1 тыс. женщин в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщила в четверг ТАСС заместитель начальника управления медицинской помощи детям и службы родовспоможения департамента здравоохранения Югры Ирина Нейман.

«В Ханты-Мансийске стартовали бесплатные курсы для женщин по безопасным перевозкам детей в автомобиле. Они будут проводиться на базе Окружной клинической больницы три раза в неделю с 2019 по 2021 годы. Группы будут варьироваться от двух человек до десяти, а их продолжительность составит от 20 минут до часа в зависимости от пожеланий женщин», - сказала собеседница агентства по итогам презентации проекта.

Она добавила, что в Югре ежегодно рождается около 20 тыс. детей, из них в Ханты-Мансийске - более 1 тыс. «Всем мамам данных детей мы будем рекомендовать посетить данные курсы. Поэтому, как минимум 1 тыс. женщин ежегодно в Ханты-Мансийске смогут их пройти. Вести курсы будут два медика, которые уже прошли обучение и получили соответствующие документы», - уточнила Нейман.

В свою очередь руководитель проекта «Детство без опасности» Мария Евсеева пояснила ТАСС, что при желании посетить курсы смогут и мужчины. Во время тренинга родителям будут показывать, как правильно установить детское удерживающее кресло, посадить в него ребенка, использовать ремень безопасности, какой скоростной режим выбрать во время движения автомобиля, как себя вести за рулем автомобиля. «Например, почему мама не должна оборачиваться на крик ребенка управляя машиной и том, что правильно переходить дорогу по «зебре» катя коляску с ребенком сбоку от себя», - добавила Евсеева. При этом, врио заместителя начальника управления ГИБДД по Югре Иван Тимофеев отметил журналистам, что в регионе отмечен рост дорожно-транспортных происшествий с участием детей. «В текущем году зарегистрировано 168 ДТП в которых пострадали 198 детей до 16 лет - как пассажиров, так и пешеходов. Число таких происшествий в Югре увеличилось на 4% по сравнению с 2018 годом. Количество пострадавших также увеличилось на 14-15 детей [по сравнению с 2018 годом]. При этом, в текущем году, к счастью, не допущено гибели детей до 16 лет на дорогах региона», - сказал он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kursy-obucenia-perevozke-detej-v-masine-otkrylis-v-ugre>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; АННА БОНДАРЕНКО, ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ, ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.09.26; ВЫБИТЬ ПРОБКИ; В САМЫХ АВТОМОБИЛИЗИРОВАННЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ ИЩУТ СПОСОБЫ РАЗГРУЗИТЬ ДОРОГИ

По данным Автостата, практически у каждого второго жителя Владивостока, включая младенцев, есть легковой автомобиль. При этом большинство дорог и улиц, строившихся задолго до автобума, не рассчитаны на такой поток, поэтому горожане измучены «пробками». Как планируют во Владивостоке и других дальневосточных городах оптимизировать дорожное движение?

Город недоволен ВКАДом

Власти давно говорят о необходимости строительства резервной дороги, которая обеспечит еще один выезд из Владивостока, разгрузит основные магистрали, в том числе и от транзита грузов в порты. И вот, наконец, проект стал приобретать реальные

очертания. В сентябре, на Восточном экономическом форуме, приморские власти подписали соглашение о начале его реализации с Агентством Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта и АО «ВЭБ Инфраструктура». Строительство должно стартовать в 2021 году.

Но жители Владивостока снова недовольны. Одним не нравится, что дорога пройдет вдоль моря, лишив их доступа к воде, другие вообще сомневаются в ее целесообразности на фоне огромного количества нерешенных инфраструктурных проблем.

На встрече общественников с президентом России Владимиром Путиным предприниматель Дмитрий Царев предложил потратить деньги - ни много ни мало 100 миллиардов рублей, в которые предположительно обойдется кольцевая автодорога, - на строительство жилья. «ВКАД - это хорошо, но на ней жить не будешь. Нужно запускать массовое строительство, привлекать опытных урбанистов, формировать компетентный орган управления агломерацией», - заявил он.

Свои планы по реорганизации улично-дорожной сети Владивостока есть и у городской администрации. Еще летом глава Владивостока Олег Гуменюк пообещал масштабные перемены в грядущем 2020 году.

- Тротуары запаркованы, потому что люди не хотят ставить машины на платных стоянках, даже когда они есть. Со следующего года начнем большую работу по внедрению платных парковочных зон, будем строить три многоярусные парковки, будем загонять автомобилистов туда, вводить штрафы, - пригрозил он.

В планах администрации также введение системы видеонаблюдения за нарушениями на городских улицах и выделение полос для общественного транспорта и такси.

Надежда на светофоры

В Южно-Сахалинске соотношение жителей и автомобилей примерно такое же, как и во Владивостоке. Оптимизировать трафик на городских магистралях здесь решили не за счет расширения полотна, а с помощью адаптивной системы управления дорожным движением. Ее внедрение ведется на средства субсидии, выделенной из областного бюджета на осуществление функций административного центра.

На первом этапе в Южно-Сахалинске применили систему удаленного управления светофорами.

- Сидя за компьютером, диспетчер может следить за всеми объектами и в случае неисправности какого-то из них направить специалистов для устранения поломки. Менять режим работы светофора тоже можно дистанционно, - рассказал специалист департамента городского хозяйства Андрей Белозеров.

Следующим этапом стало оснащение 25 ключевых перекрестков города современными контроллерами.

- Их установка позволит настроить светофор таким образом, чтобы он в течение суток работал в восьми-девяти различных режимах, меняя их в зависимости от времени и ситуации на дороге, - пояснил замруководителя департамента городского хозяйства администрации Южно-Сахалинска Алексей Римша.

Одновременно специалисты проводили замеры трафика. Это необходимо, чтобы прописать алгоритмы для каждого времени суток, по каждому направлению и каждому светофору. Информация будет подгружена в систему автоматизированного управления. На третьем этапе на 25 перекрестках установят оптические датчики, которые позволят светофорам функционировать в интеллектуальном режиме, то есть самостоятельно выбирать алгоритм в зависимости от интенсивности движения.

Результаты работы системы можно было заметить уже после окончания первого этапа ее внедрения. А когда зимой 2020 года завершится весь комплекс мероприятий, Южно-Сахалинск полностью избавится от дорожных «пробок».

В городе нашли еще один способ снизить нагрузку на дорожную сеть - пересадить южносахалинцев на электросамокаты. Недавно здесь создана сеть проката этих легких транспортных средств.

Город поставили на ремонт

Якутск в этом году встал в «пробках»... из лучших побуждений. Город получил на капитальный ремонт дорог беспрецедентные 1,5 миллиарда рублей. Городские власти выбрали стратегию: сначала провести все подготовительные работы, а потом махом заасфальтировать. Для этого одновременно перекрыли 12 улиц. И движение замерло.

Оказалось, что подготовительные работы - это далеко не только устройство основания дорог. Больше всего времени ушло на согласования, вынос газовых и канализационных сетей, водопроводов, линий связи и других коммуникаций.

- Лучше сейчас потратить время на перенос сетей, чем затем ресурсоснабжающие организации начнут долбить свежеложенный асфальт, - защищала выбранную стратегию мэр Сардана Авксентьева.

Водители в основном соглашались, что это лучше. Но хотели, чтобы это было быстрее. А быстрее не получалось, потому что скорость зависела не от дорожников, а от тех самых ресурсоснабжающих организаций, у которых были свои планы на лето. В итоге слово «асфальт» стало появляться в еженедельных сводках мэрии с фронта работ лишь в сентябре. Крайний срок асфальтирования назначен на 31 октября, и это значит, что до холодов «пробки» сохранятся, а потом рассосутся естественным образом: автовладельцы, боящиеся ездить в зимние туманы, «заморозят» машины.

- Я предлагал ремонтировать улицы участками. То есть «разбросать» ремонт, чтобы не было такого коллапса, который образовался сегодня, - говорит глава Якутии Айсен Николаев.

Но городские власти с таким подходом не согласны.

- Если асфальтировать так, то неизбежно будут стыки. Как правило, в этих местах дорога начинает портиться в первую очередь. Чем монолитнее уложено дорожное полотно по всей протяженности, тем оно дольше служит, - отмечает начальник городского управления дорог Валерий Домотов.

Все резонно. Но город стоит. И на местном автофоруме водители уже с опаской начали зондировать почву: сколько денег Якутск получит на уличный ремонт следующим летом?

<https://rg.ru/2019/09/26/reg-dfo/kak-izbavitsia-ot-probok-v-dalnevostochnyh-gorodah.html>

ТАСС; 2019.09.26; БЮДЖЕТ РОССИИ ДО 2022 ГОДА: РОСТ, ИНФРАСТРУКТУРА И НАЦПРОЕКТЫ

Правительство РФ представило проект бюджета на ближайшие три года, который предполагает умеренный рост доходов и расходов с последовательным снижением профицита (с 0,8% до 0,2% ВВП). Опрошенные ТАСС эксперты назвали главными задачами и вызовами бюджета активизацию экономического роста, реализацию **нацпроектов** и развитие инфраструктуры страны.

Цели и вызовы бюджета

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**, представляя проект бюджета России до 2022 года на заседании правительства 19 сентября, обозначил, что документ, в первую очередь, ориентирован на решение социальных вопросов. Основу расходов составят траты на социальную поддержку, развитие образования, здравоохранения и культуры.

Вызовами для бюджета, по мнению экспертов, станут - необходимость стимулировать экономический рост, справляться с последствиями увеличения налоговой нагрузки, а также санкционное давление и усиление торговых войн в мире.

«В условиях стагнации экономики и санкционного давления со стороны США и их союзников, правительство России вынуждено создавать в ручном режиме условия для роста национальной экономики. В 2020 году расходные статьи бюджета достигнут

существенных величин - 19,5 трлн рублей (более \$300 млрд). Задача исполнительной власти - так расходовать эти средства, чтобы создать стимулы для оживления экономической деятельности в более чем двух десятках отраслях российской экономики», - говорит эксперт клуба «Валдай», профессор кафедры европейских исследований СПбГУ Станислав Ткаченко.

По словам заместителя руководителя Центра социально-экономических исследований ЦСР Дмитрия Касаткина, оказать давление на основные статьи поступлений в бюджет также могут: усиление протекционизма, замедление крупнейших экономик (Китай, Германия), предстоящие внутрисполитические события в США, усиление конкуренции за рынки сбыта энергоресурсов, а также нестабильность в ключевых странах - экспортерах энергоресурсов.

В числе внутренних факторов, которые могут стать вызовами для бюджета, эксперты называют отсутствие роста эффективности реализации госпрограмм, рост долговой нагрузки населения и связанные с этим риски для финансовой системы, а также влияние повышения налогов и сборов в 2019 году. По мнению Ткаченко, последний фактор хоть и привел к усилению профицита бюджета, но сопровождался повышением налогового давления на всю российскую экономику, что вылилось в замедление роста ВВП. «Совершенствование налоговой системы России должно, в теории, привести к активизации бизнеса на приоритетных для государства направлениях, но пока не ясно, посредством каких мер эта задача будет решена», - отмечает эксперт.

Судьба резервов

Объем Фонда национального благосостояния (ФНБ), в который направляются дополнительные нефтегазовые доходы, в 2020 году увеличится до 11,1 трлн рублей, в 2021 году - до 13,7 трлн рублей, а в 2022 году - до 16,2 трлн рублей. Таким образом, объем ФНБ на конец 2020 года составит 8,5% ВВП, а это открывает возможности для инвестирования части средств фонда (все, что выше 7% ВВП).

Стратегия инвестирования предполагает два варианта: вложения в зарубежные активы (чтобы избежать давления на курс рубля и инфляцию) или во внутренние проекты, которые генерируют дополнительный инвестиционный спрос частного бизнеса.

В Минфине подчеркивают, что доля внутренних инвестиций должна быть не очень большой, чтобы не подвергать опасности конструкцию по снижению зависимости курса рубля, инфляции и процентных ставок от цен на нефть. Пока величина этой доли - предмет обсуждения. Концепция инвестирования ликвидной части фонда, по информации Минфина, будет готова к концу 2019 года.

Эксперты сходятся во мнении, что средства ФНБ необходимо вкладывать именно во внутренние проекты.

«Часть ФНБ сверх ликвидных 7% [ВВП] должна, конечно, тратиться на инфраструктурные проекты. Это связано с тем, что в силу сокращения потребительского кредитования внутренний спрос в следующем году упадет в номинальном выражении. По цифрам Минэкономразвития, если в этом году прирост был 1,7 трлн рублей, то в следующем году ожидается 0,4 трлн рублей. Это означает, что в номинальном выражении 1,3 трлн рублей - это выпадение конечного спроса, что скажется на экономическом росте», - говорит заведующий лабораторией структурных исследований РАНХиГС, бывший **замминистра** экономического развития Алексей Ведев.

Программный директор международного дискуссионного клуба «Валдай» Ярослав Лисоволик предлагает правительству воспользоваться эволюционным принципом и повышать долю инвестиций во внутренние проекты постепенно. «Я думаю, на первых порах доля, которая будет направляться на инвестирование внутри страны, будет относительно небольшой. Потом, с течением времени, по мере того, как бюджет будет показывать большую эффективность в реализации инвестиционных расходов, я думаю, эта доля может дальше возрасти», - считает эксперт.

Однако такие беспрецедентные для новейшей истории России вливания в национальную экономику могут подорвать достижение российских монетарных властей - низкую инфляцию, предупреждает Ткаченко.

«Очевидно, что после 2020 года ФНБ сохранится, но есть немало причин для того, чтобы задаться вопросом о миссии фонда. Некоторые из исполняемых им функций - увеличение «подушки безопасности» и стерилизация денежной массы, способной привести к разрушительному для российской экономики росту валютного курса рубля - прекрасно могут выполнить и другие институты нормальной рыночной экономики. Думаю, что широкая экспертная дискуссия о будущем ФНБ не за горами», - полагает Ткаченко.

Нацпроекты укрепят позиции

Расходы федерального бюджета на национальные проекты в 2020 году увеличатся на 10% по сравнению с текущим годом - до 2 трлн рублей. В дальнейшем они также будут расти: до 2,3 трлн рублей в 2021 году и до 2,7 трлн рублей в 2022 году.

В целом до 2025 года на **нацпроекты** запланировано 25,7 трлн рублей. Федеральному бюджету они обойдутся в 13,1 трлн рублей, еще 4,9 трлн рублей выделят региональные бюджеты. Существенную часть финансирования **нацпроектов** - 7,5 трлн рублей - планируется найти во внебюджетных источниках.

Самым дорогим **нацпроектом** станет план развития магистральной инфраструктуры - его стоимость составляет 6,35 трлн рублей. На втором месте - **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, на который запланировано 4,8 трлн рублей.

По мнению экспертов, **нацпроекты** должны финансироваться в заявленном объеме. «Без сомнений я согласен с Минэкономразвития, что жесткая бюджетная политика является одной из причин замедления роста экономики. В идеале, конечно, я считаю, что их надо финансировать в заявленном объеме», - говорит Ведев.

Реализация **нацпроектов** будет способствовать в том числе и ускорению инвестиционного роста, и повышению темпов экономического роста, считает Лисоволик.

Ткаченко в свою очередь отмечает, что рассчитывать на то, что **нацпроекты** заменят собой частную инициативу, не стоит. «Правительству и Федеральному собранию России следует начать широкий диалог с бизнес-сообществом страны, объяснить логику своих действий и интегрировать реализуемые властями страны шаги с нынешними и будущими планами бизнеса - как российского, так и иностранного, стремящегося выйти на наш рынок», - полагает эксперт.

При этом Ткаченко не исключает, что положительный эффект в виде повышения уровня занятости и роста доходов у части населения с помощью реализации **нацпроектов** может быть достигнут уже в ближайшие 1-2 года.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/budzet-rossii-do-2022-goda-rost-infrastruktura-i-nacproekty2>

ТАСС; 2019.09.26; РЖД, «АЭРОФЛОТ» И ПЕРВЫЙ КАНАЛ НЕ ПОПАДУТ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ НА БЛИЖАЙШУЮ ТРЕХЛЕТКУ

Минфин РФ не планирует включать РЖД, «Аэрофлот» и Первый канал в план приватизации на 2020-2022 годы, сообщил журналистам первый вице-премьер, министр финансов РФ Антон Силуанов.

«В планах на трехлетку этого нет», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Последний план приватизации госимущества был рассчитан на 2017-2019 годы. Он, в частности, предусматривал снижение доли государства в «Алросе» (с 33% до 29%), «Совкомфлоте» (с 100% до 25% плюс одна акция) и ВТБ (с 60,9% до 25% плюс одна акция), а также полный выход РФ из капитала Новороссийского морского торгового порта и Объединенной зерновой компании. Однако эти планы не были реализованы.

<https://tass.ru/ekonomika/6933602>

RNS; 2019.09.26; РОССИЯНЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫБОРЕ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОЕЗДОК ЗА ГОРОД

Россияне ездят за город чаще всего общественным транспортом, свидетельствуют результаты опроса Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

«Чаще всего россияне для пригородных поездок пользуются общественным транспортом: автобусным (указали 25,9% респондентов) и железнодорожным транспортом (25,4%). Личный автотранспорт для таких поездок используют 22,3% опрошенных, маршрутные такси – 18,2%», — показали результаты опроса.

При этом основными критериями выбора транспорта респонденты указали время в пути (его отметили 68,9% респондентов), комфорт в транспортном средстве (60,8%), удобство расписания (60,0%). Стоимость проезда оказалось на четвертом месте по важности – её упомянули 53,6% участников опроса.

Если говорить о качестве поездки, то тут россияне выше всего оценивают личный автомобиль (средняя оценка – 3,9 из 5) и такси (3,5).

«Оценка качества железнодорожного транспорта составила 3,3 балла, автобусного – 3,0. Хуже всего респонденты оценивают пригородные маршрутные такси (“маршрутки”): 2,6 балла», — говорится в исследовании.

При этом более половины опрошенных (58,4%) пока не рассматривают каршеринг как альтернативу другим видам транспорта. Кроме того, 21% опрошенных указали, что в их населенном пункте такая услуга отсутствует, а 15,9% отметили, что не знают про такой сервис.

Опрос проводился в марте-апреле 2019 года в режиме онлайн, был распространен в СМИ и социальных сетях. Всего в анкетировании приняли участие более 3 400 человек из 73 регионов страны. Полностью прошли опрос 2 156 респондентов, а каждый 5-й оставил предложения по улучшению работы пригородного транспорта.

<https://rns.online/transport/Rossiyanerasskazali-ovibore-transporta-dlya-poezdok-za-gorod--2019-09-26/>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.09.27; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДСКАЗАЛИ РОСТ ПРОДАЖ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РОССИИ ДО 30% В ГОД; АНАЛИТИКИ PWC ПРЕДСКАЗЫВАЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ РОСТ ПОПУЛЯРНОСТИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ. ОДНАКО В РОССИИ ИХ ДОЛЯ СРЕДИ ЛЕГКОВЫХ МАШИН ОСТАНЕТСЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНОЙ

Среднегодовые темпы роста рынка электромобилей к 2025 году могут достичь 30%, следует из исследования консалтинговой компании PricewaterhouseCoopers (есть у РБК). В Москве этот показатель может вырасти до 60%, считают эксперты PwC.

По данным авторов, за прошлый год в России было продано 2,38 тыс. электромобилей, их доля от общих продаж легковых автомобилей по стране составила лишь 0,14%. На рынке преобладают поддержанные электрокары — их более 94%, чаще всего такие покупают в Приморском и Хабаровском краях (29% покупателей), Иркутской области (12%) и Краснодарском крае (9%). Новые электромобили чаще всего приобретают в Москве (32%), Приморском крае (17%) и Подмоскowie (8%).

Самой популярной маркой оказался Nissan, его выбирали 53% водителей электромобилей. На втором месте Tesla, ее машины покупают 37%. Далее следуют Jaguar (5,5%) и Renault (4,9%).

По данным «Автостата», на фоне общего падения российского авторынка спрос на электромобили в первом полугодии вырос в 2,8 раза: обладателями новых электромобилей в России стали 147 человек.

По подсчетам консалтинговой компании, в случае темпов роста продаж электромобилей до 30% в год, к 2025 году их число в России вырастет до 14,9 тыс. шт. Предпосылками для

увеличения продаж в РwC считают развитие инфраструктуры, снижение стоимости аккумуляторных батарей и их адаптацию под российский климат.

Однако пока этот вид транспорта не получил господдержки: особых льгот для покупателей не предусмотрено. Ранее эксперты Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» предложили разрешить владельцам электромобилей ездить по выделенной полосе, чтобы стимулировать продажи. В «Мосгортрансе» выступили против: в ведомстве объяснили, что выделенные полосы нужны для оптимизации скорости движения городского общественного транспорта и такси, а также снижения числа ДТП с автобусами.

В начале года «Автонет» также предлагал ввести для водителей электромобилей льготы на платных трассах, но в **Минтрансе** выступили против. Первый **замминистра** транспорта **Иннокентий Алафинов** назвал инициативу несправедливой, поскольку электромобиль занимает столько же места на дороге и изнашивает ее точно так же, как традиционный. **Замминистра** отметил, что владельцы электромобилей и так де-факто бесплатно пользуются общественной инфраструктурой (дорожные фонды формируются за счет акциза на топливо, а электромобили его не используют), но для них можно разработать другие предложения: например, бесплатные парковки.

Рынок продаж легковых автомобилей в России за первое полугодие 2019 года показал падение на 2% и составил 775 тыс. шт., говорится в исследовании (за аналогичный период прошлого года было продано 790 тыс. машин). Крупнейшим сегментом остаются иномарки российского производства, однако за полгода их продажи упали на 5%, повлияв на общую динамику рынка. По итогам 2019 года аналитики прогнозируют замедление темпов роста продаж из-за повышения НДС, волатильности рубля и сокращения господдержки автопрома.

<https://www.rbc.ru/society/26/09/2019/5d8b7f779a7947ef60486b26?from=center>

РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2019.09.26; «ШАНСОВ ВЫЖИТЬ НЕТ НИКАКИХ». КОГДА ОТМЕНЯТ НЕШТРАФУЕМЫЙ ЛИМИТ +20 КМ/Ч; В РОССИИ БУДУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч. В МВД ПОДДЕРЖАЛИ ИЗМЕНЕНИЯ, НО ПООБЕЩАЛИ НЕ ТОРОПИТЬСЯ. ЧИНОВНИКИ И ДЕПУТАТЫ РАССКАЗАЛИ, КОГДА НАЧНУТ ДЕЙСТВОВАТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА

МВД готово снизить нештрафуемый порог превышения скорости. Как рассказал в эфире «Автораддио» замначальника ГИБДД России Владимир Кузин, в ведомстве поддержали эту идею и предложили снизить порог как минимум до 10 км/час вместо нынешних 20 км в час. Необходимые поправки будут разработаны и внесены в следующую редакцию КоАП.

«Эта мера (нештрафуемое превышение +20 км/час. — Прим. ред.) появилась в 2013 г. после отмены ч. 1 ст. 12.9 КоАП, которая на тот момент предусматривала штраф 100 руб., — сказал Кузин. — Тогда штрафы ушли. Но на тот момент дорожные камеры были несовершенны. Поэтому и начал действовать этот допустимый порог. На сегодняшний день камеры фиксирует превышение скоростного режима с очень маленькой погрешностью». Представитель ГИБДД также отметил, что ДТП в России чаще всего совершаются именно по причине превышения скорости, поэтому сейчас МВД поддерживает идею снижения нештрафуемого порога как минимум до существовавшей ранее величины в 10 км в час.

Впрочем, конкретных шагов в МВД пока не сделали, отметил Кузин: «Пока мы только поддерживаем эту идею. Возможно, она будет реализована в новом КоАП, который на сегодняшний день планируется правительством России и планируется к внесению в Госдуму в начале следующего года». На вопросы о том, будут ли вводиться разные

лимиты допустимого в городе и на трассах, Кузин ответил, что сделать это сложно и «просто необходимо снизить разрешенный порог».

Власти уберут камеры-ловушки

Автором действующей правовой нормы о нештрафуемом пороге в +20 км/ч является заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Однако и сам депутат в беседе с Autonews.ru признал необходимость снижения ненаказуемого лимита. Но сразу уточнил, что в ближайшие год-два льгота не исчезнет. Сначала на трассах проведут масштабную проверку дорожных знаков на предмет их соответствия дорожной обстановке, а также проведут ревизию региональных систем фиксации нарушений и уберут камеры, которые нацелены на сбор денег, а не на профилактику нарушений.

«Кузин говорил о новом КоАП, писаться он будет долго. Как минимум, только в конце следующего года будет готов черновой вариант. Поэтому никаких изменений по скоростному режиму в ближайшее время не планируется», — объяснил Autonews.ru Вячеслав Лысаков. Депутат добавил, что позиция «Единой России» и ГИБДД требует полной ревизии улично-дорожной сети: «Надо убрать необоснованно ограничивающие скорость знаки, разные кормушки-ловушки. Потому что есть места, где человек может ехать 90–110 км/час, а потом откуда-то появляется знак «40». Водители оттормаживаются, создают аварийную обстановку, а штрафы все равно получают. Камеры фотографируют пространство сразу после нового знака, а быстро сбросить скорость не получится».

Также чиновник отметил, что в России очень часто скоростной режим не соответствует категории магистрали: «Почему я еду по Минскому шоссе до Белоруссии 90 км/час, а там по такой же дороге легально разгоняюсь до 120 км в час? Еще плюс допустимые там 10 км/час — получается уже 130 км в час!» Быстрее решить эти проблемы, по мнению Лысакова, поможет возврат Госавтоинспекции полномочий по согласованию планов и проектов по организации дорожных объектов.

Сейчас дорожным хозяйством занимаются органы исполнительной власти регионов, некоторые из которых, как считает депутат, приоритетной задачей ставят сбор штрафов. В итоге во многих субъектах организация дорожного движения противоречит ПДД и другим законам, отмечает Лысаков: «Они сами расставляют знаки, наносят разметку, ставят камеры, контролируют их и собирают деньги — это недопустимо. ГИБДД должна взять этот вопрос под контроль. Только после этого мы будем говорить о снижении ненаказуемого порога. Первым делом нужно убрать ловушки и только потом менять режим, а не наоборот».

Регионы проверят на скорость

Идею по снижению нештрафуемого превышения скоростного режима до 10 км/ч ранее уже поддержали на высшем уровне, о чем не раз говорил заместитель председателя правительства России **Максим Акимов**. По его поручению МВД и **Министерство транспорта** подготовили соответствующие предложения, без анализа которых, как заверял **Акимов**, никаких резких решений приниматься не будет. Кроме того, оба ведомства должны провести масштабную работу по составлению дорожных карт регионов, где возможно повышение действующего скоростного режима. Речь идет о федеральных трассах, на которых в настоящее время допустимая скорость ограничена значениями 90–120 км/час.

«В ближайшее время в России появится огромное количество дорог, которые будут иметь современный вид, хорошую освещенность, отсутствие светофорных объектов, — сказал **Акимов**. — Необходимо провести работу по проверке возможности повышения скоростного режима там, где для этого есть условия. Это касается федеральных трасс, на которых ограничение скорости сейчас находится в диапазоне 90–120 км/час. Но в том, что касается населенных пунктов, наша позиция бескомпромиссна. Там, где мы видим

ограничение скорости в 60 км/ч, к нему сейчас прибавляют еще 20 км/ч, а на такой скорости шансов выжить у пешехода нет никаких».

Ранее в интервью Autonews.ru глава департамента транспорта столицы Максим Ликсутов рассказал, что формально в России существуют установленные ограничения скорости, но фактически многие водители ездят с превышением на 20 км/ч, поскольку наказания за такое превышение не существует. При этом современные камеры, установленные на дорогах Москвы, имеют погрешность не более 3 км в час. Примерно о том же говорил и **министр транспорта России Евгений Дитрих**, отмечавший, что в других странах нештрафуемый порог, как правило, составляет 5–10 км/ч, а в некоторых и вовсе отсутствует.

Руководитель партийного проекта «Единой России» под названием «Безопасные дороги» Владимир Афонский в беседах с Autonews.ru не раз утверждал, что о снижении нештрафуемого порога говорить нельзя до тех пор, пока не будет наведен порядок в сфере фиксации нарушений. За работой видеокамер чиновник предлагал установить строгий госконтроль. «Сейчас погрешности очень велики. У меня самого есть знакомые, у которых в автомобилях установлены ограничители скорости, а штрафы за превышение им все равно приходят. В Вологде в 2017 г. из-за одной камеры, которая была установлена под неправильным углом, людям пришлось 10 тыс. штрафов. Оспорить постановления смогли всего 2 тыс. человек, остальные просто заплатили. Автоматически отменять несправедливые постановления никто не стал», — рассказал Афонский.

Идею о необходимости снижения нештрафуемого порога скорости в беседе с Autonews.ru поддержала и глава экспертного центра «Движение без опасности» Наталья Агре, которая заявила, что водители обязаны воспринимать все дорожные знаки буквально, а не заниматься математическими расчетами.

«В России успела сформироваться прочная культура превышения скорости за рулем на 19 км/ч. Водители считают это нормальным точно так же, как много лет назад это было с непристегнутыми ремнями безопасности. Но указанную на дорожных знаках скорость рассчитывают профессионалы исходя из ряда показателей, включая аварийность на этих участках», — объяснила Агре. Эксперт также заметила, что проблема с некорректными ограничениями скорости на участках дорог тоже существует, в том числе и из-за того, что ответственные лица зачастую не выполняют предписания Госавтоинспекции. «Тогда и получается, что там, где можно ехать 90 км/ч, ставят знак «60», и наоборот. Сейчас над этой проблемой будут работать с особым вниманием», — заключила Наталья Агре.

<https://www.autonews.ru/news/5d8b55739a7947d9e5805eb5?ruid=uUjIA11/G9F67QSDAy0KA&g==&from=center>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.09.26; ПРАВА РУЛЯ; ВОДИТЕЛЯМ ТАКСИ ЗАВЕДУТ ЦИФРОВЫЕ ПРОФИЛИ

В России хотят создать цифровые профили водителей такси. Таксопаркам и агрегаторам это позволит не допускать к работе водителей, которым в пассажирских перевозках не место.

В Общественном институте развития такси МЕФТ предлагают сделать это на всей территории Евразийского союза, чтобы исключить вероятность попадания за руль шоферов-нелегалов и водителей с поддельными правами из сопредельных государств. Сегодня, 27 сентября, инициатива будет обсуждаться на форуме «Евразийская неделя» в Бишкеке.

Идею создания цифровых профилей таксистов еще в августе озвучила член Общественной палаты Елена Сутормина. Теперь член Комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев в Facebook сообщил, что направил такое предложение вице-премьеру Максиму **Акимову**, курирующему тему транспорта.

По мнению парламентария, цифровой профиль поможет исключить из числа шоферов такси людей, которым нельзя позволять садиться за руль. Сегодня серьезную проверку водитель проходит только при получении прав, напоминает Васильев. Они действительно 10 лет. За это время человек может попасть под суд, у него могут выявить психическое заболевание. При этом само удостоверение у него часто остается на руках, пока не подойдет срок замены - только тогда в ГИБДД запросят новую справку из диспансера. Цифровой профиль позволит отслеживать такую информацию в режиме 24/7, заключает депутат.

Около 40 процентов шоферов такси в Москве - иностранцы. Проверить действительность их водительских прав довольно сложно, говорят эксперты

В «Яндекс. Такси» «РГ» отметили, что единым держателем такой базы данных может быть только государственный оператор - это гарантия агрегации информации из разных реестров, а с другой стороны - гарантия сохранности персональных данных, что крайне важно для самих водителей.

Необходимость создания цифровых профилей таксистов давно назрела, говорит руководитель Центра компетенций Общественного института развития такси МЕФТ Станислав Швагерус. Но внедрять их нужно на всем пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС), куда входят Россия, Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия. «В Москве около 40% водителей такси - это иностранцы, граждане сопредельных государств. Сейчас сложно проверить действительность иностранного водительского удостоверения, не говоря уже о том, что никто до конца не понимает, какой опыт вождения имеют эти люди», - указывает он. В ноябре модель цифрового профиля водителя такси планируют представить на общественное обсуждение.

<https://rg.ru/2019/09/26/voditeli-am-taksi-v-rossii-zavedut-cifrovye-profil.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.09.26; ЗА ГОРОД БЫСТРО; АВТОБУСЫ ОПЕРЕДИЛИ ЭЛЕКТРИЧКИ ПО ПОПУЛЯРНОСТИ

Стоимость проезда не является ключевым критерием для россиян при выборе пригородного транспорта, показал опрос Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) (есть в распоряжении «РГ»). Ключевым критерием при выборе вида транспорта для пригородной поездки является время в пути, а стоимость проезда по значимости занимает только четвертое место.

Основными критериями (респонденты могли выбрать несколько вариантов) при выборе вида транспорта для поездки между городом и областью были указаны время в пути (68,9%), комфорт в транспортном средстве (60,8%), удобство расписания (60,0%). Критерий стоимости проезда по значимости отметили только 53,6% участников опроса. Кроме того, пассажиров волнуют транспортная ситуация (наличие пробок), удобное расположение станций посадки, маршрут движения и короткое время ожидания транспорта. Большинство опрошенных тратят на дорогу в один конец между городом и областью от 45 минут до 1 часа (22,7%) или 1-1,5 часа (20,5%), в среднем - 1 час 14 минут. Чаще всего россияне для пригородных поездок пользуются общественным транспортом: автобусным (25,9%) и железнодорожным (25,4%). Личный автотранспорт для таких поездок используют 22,3% опрошенных, маршрутные такси - 18,2%. Основные цели поездок - встречи с родственниками или друзьями (53,5%), отдых, хобби и спорт (48,4%), работа (38,6%), а также поездки на загородные участки (30,5%).

Выше всего по качеству для пригородной поездки россияне оценивают личный автомобиль (средняя оценка - 3,9 из 5) и такси (3,5). Оценка качества железнодорожного транспорта составила 3,3 балла, автобусного - 3,0. Хуже всего респонденты оценивают пригородные маршрутные такси («маршрутки»): 2,6 балла.

А вот каршеринг подкачал. Результаты анкетирования показали, что более половины (58,4%) опрошенных пока не рассматривают каршеринг как альтернативу другим видам

транспорта. Также 21% указал, что в их населенном пункте такая услуга отсутствует, а 15,9% отметили, что вообще не знают про такой сервис.

«С учетом зафиксированной по результатам опроса высокой востребованности общественного транспорта в пригородных перевозках можно говорить о запросе пассажиров к регуляторам и перевозчикам на повышение качества транспортного обслуживания, в первую очередь за счет ускорения перевозок, внедрения новых и более комфортных транспортных средств, формирования более удобного расписания, в том числе с применением тактового движения», - отметил генеральный директор ИПЕМ Юрий Саакян.

Всего в анкетировании приняли участие более 3400 человек из 73 регионов. Полностью прошли опрос 2156 респондентов, а каждый пятый оставил предложения по улучшению работы пригородного транспорта.

<https://rg.ru/2019/09/26/bolshinstvo-rossiian-v-prigorodnom-soobshchenii-ispolzuiut-avtobus-i-elektrichku.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2019.09.26; СРАБОТАННЫЙ ЕЩЕ В СССР; В РОССИИ СЕГОДНЯ ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ 12% АВТОБУСОВ И 35% ГРУЗОВИКОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ДО 1992 ГОДА

Летнее затишье в информационном пространстве буквально взорвало сообщение о том, что Комитет по экономической политике и промышленности Государственной думы выступил с предложением о запрете эксплуатации старых автомобилей, у которых истекли предельные сроки использования. О каких автомобилях идет речь, что значит предельный срок? Наконец, почему именно сейчас появилось это предложение? Давайте оставим за скобками персону, непосредственно выступившую с этим предложением. В конце концов, лоббирование интересов той или иной отрасли в Госдуме – явление нормальное, если оно действительно преследует интересы отрасли и экономики в целом. А если бы с инициативой вывода старых автомобилей выступила не жена руководителя крупнейшего предприятия российского автопрома – вызвала бы она такую реакцию? Вопрос, в котором надо разобраться.

Давайте начнем с того, что сегодня никаких «возрастных» ограничений для эксплуатации автотранспорта нет. Исключение – автобусы, которые задействованы в детских перевозках, они должны быть не старше 10 лет – эта норма вступает в силу только в 2020 году. Вместе с тем, по данным ГИБДД, около 25% машин в России старше 15 лет, а это 20,9 млн из 60,5 млн транспортных средств. Еще 10 млн авто изготовлены более 10 лет назад.

И если уж говорить об автобусах, то, даже при запрете перевозить детей на старых автобусах, остальные пассажиры вполне могут продолжать ездить на «советском» прошлом. Так, согласно данным аналитического агентства «Автостат», в нашей стране зарегистрированы почти 50 тыс. автобусов советского производства, то есть имеющих год выпуска до 1992-го. Это составляет 12% от всего автобусного парка РФ (на 1 января 2019 года). Около 45% такой техники сошло с конвейера Курганского автобусного завода – в стране насчитывается 22,3 тыс. автобусов КАВЗ советской эпохи. Примерно 30% автобусов, выпущенных в СССР, – марки «ПАЗ» (14,8 тыс.). Еще 15% относятся к продукции Львовского автозавода – в России числятся 7,5 тыс. ЛАЗов, рожденных в Украинской ССР. Также на начало года у нас были зарегистрированы 4,6 тыс. «советских» автобусов ЛИАЗ и почти 500 экземпляров техники из Таджикистана (в период СССР они выпускались на Чкаловском автобусном заводе в Таджикской ССР).

Советским наследием пользуются не только в сегменте пассажирских перевозок. И грузовиков в России, произведенных еще в СССР (до 1992 года), насчитывается 1,33 млн. Это составляет 35% от всего парка грузовиков в стране (на 1 января 2019 года), то есть

примерно каждый третий экземпляр, – такие данные приводит аналитическое агентство «Автостат».

В свою очередь 30% из этого числа приходится на технику марки «ГАЗ», что составляет почти 400 тыс. единиц. Более четверти данного парка принадлежит продукции Камского автозавода – в РФ зарегистрированы 354 тыс. КамАЗов, выпущенных еще в Татарской Автономной ССР. В тройке лидеров находится и уже несуществующий ЗИЛ, около 300 тыс. машин которого имеют славное советское прошлое. Также среди рожденных в СССР ветеранов присутствуют грузовики САЗ (Саранский завод автосамосвалов, 107 тыс. экземпляров) и «Урал» (54 тыс. машин). А среди производителей бывших союзных республик, чья техника еще советского производства числится на территории РФ, насчитываются 72 тыс. белорусских МАЗов и 1 тыс. БелАЗов, 34 тыс. украинских КрАЗов (в то время как сейчас легендарный Кременчугский автозавод пребывает на грани развала) и более 9 тыс. приснопамятных, если не сказать ископаемых, грузинских «Колхид» Кутаисский автозавод).

Парк коммерческой техники, занятой перевозкой грузов и людей в сегменте общественного транспорта, в целом по России, мягко говоря, немолодой. И продление возраста «выхода» на пенсию для автомобиля, в отличие от людей, чревато как с точки зрения экологии, так и с точки зрения обеспечения безопасности. Автомобиль по определению является самым главным источником загрязнения воздуха. А если он заправляется топливом класса «Евро-0» или «Евро-1», а именно такой потребляют старые машины, то к официальным 65%, которые приходится в общем раскладе загрязнения на автомобили, можно смело добавить еще 10%.

Безопасность эксплуатации старых автомобилей – вопрос, который требует глубокого изучения. Прежде всего, даже для специалистов непонятен термин «предельный срок эксплуатации». Что понимать под пределом – очевидно, полный физический износ, поскольку моральный – то давно уже наступил. Эксперты считают, что при правильной эксплуатации, проведении всех видов ремонта для автомобиля такой момент может наступить через 20–25 лет. То есть, пройдя техосмотр, можно вывести такого ветерана и даже старше на трассу, и – вперед. Но даже исправный автомобиль, которому больше 20 лет, не выдерживает потокового темпа на современных дорогах, слабые двигатели плохо показывают себя на перевалах и подъемах. Так что, запретить выезд таких машин на федеральные трассы или на трассы со сложным рельефом?

Современные реалии таковы, что возрастные машины уходят из мегаполисов, крупных городов на периферию. В райцентрах и поселках, особенно если имеется свое хозяйство, такая машина – это «наше все». Ее будут холить и лелеять, но возраст берет свое. А заменить на новую очень дорого.

Таким образом, эксплуатация старого автомобиля, безусловно, наносит большой вред экологии, экономически она неэффективна и небезопасна с точки зрения дорожного движения. Это понимают и владельцы старых машин, и автопроизводители, и государство.

Понимают все, но между тем производство и продажи коммерческой техники в 2019 году падают. Так, по данным ОАО «АСМ-Холдинг», в I квартале 2019 года производство грузовиков в России (включая LCV) сократилось до 29,5 тыс. (–3,6%). В это число вошли также шасси и самосвалы. Большую долю составили отечественные марки, их произвели 24 тыс. (–2,8%), а меньшую – иномарки – 5,5 тыс. (–6,3%). Напомним, что на 2019 год в целом прогноз производства составлял 160 тыс. грузовых автомобилей (с LCV) с ростом на уровне 3,4%. Так что громадьё планов не сбылось!

Стали известны результаты продаж на внутреннем рынке грузовой автотехники за 5 месяцев 2019 года. По МСV+НСV–грузовикам (среднетоннажные и тяжелые) они составили 28,8 тыс. (–5,8%), а по LCV (категории N1 и M2, то есть включая микроавтобусы) – снизились на 8,6%, до 38 тыс. единиц. Соответственно, весь рынок

грузовиков за пять месяцев 2019 года составил 66,8 тыс. (-0,9%), из них на долю отечественных марок пришлось 42,8 тыс. (-1,2%), на долю иномарок – 24,1 тыс. (-16%). Прогноз на 2019 год, соответственно, 189 тыс. (+1,6%) для всего рынка грузовиков, 83 тыс. (+2,9%) – для сегментов MCV+HCV, 160 тыс. (+0,6%) – для сегмента LCV.

Хотя этот прогноз консервативен, реальная экономика действенных стимулов для покупки новой коммерческой техники пока не дает: госпрограммы поддержки урезаны, ну а новых проектов федерального уровня нет. Поэтому самое простое, с точки зрения производителей, – запретить эксплуатацию старых машин с тем, чтобы больше покупали новые. Если глобального роста спроса со стороны государства на коммерческую технику нет, негосударственным покупателям этой техники, как юридическим, так и физическим, она не по карману, то выход, казалось бы, один – снижение цен. Но если автопроизводители будут снижать цены на свою продукцию, то государство будет вынуждено дотировать их производство. И такая практика уже использовалась – достаточно вспомнить многомиллионные вливания в АвтоВАЗ. Эффективность этой программы была невелика, ее заменили на программы господдержки покупателей техники. Новое направление действует с 2015 года. Определенные стимулы автопром получил, но программа, так скажем, не выдержала проверку временем.

Дело в том, что программы гос-

поддержки таких сложных отраслей, как автопром, должны иметь предсказуемый и достаточно длительный горизонт планирования. Как минимум на 5 лет.

Программа господдержки, проработав два года (ее начало совпало с введением санкций), уже в 2017 году сократилась в 5 раз. Речь как раз и идет о стимулировании спроса и экспорта продукции автопрома. Причем в начале 2019 года было заявлено, что в текущем году планируется вообще отменить программу. Ближе к середине года было заявлено о ее возобновлении, но в уменьшенном размере. Так, в бюджете на льготные автокредиты (включая обязательства по выданным в прошлые годы) на 2019 год выделено 9,3 млрд руб., из них на программы «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» – 3 млрд руб. (в 2018 году – 6,4 млрд руб.), в том числе на программы «Русский тягач» (субсидирование покупки грузовиков) и «Свое дело» (поддержка продаж легких коммерческих автомобилей, LCV, для малого и среднего бизнеса). Эти средства на рынке будут исчерпаны буквально за три месяца. Как и в прошлом году, на субсидирование закупок электротранспорта будет направлено 1,5 млрд руб. Пока не предусмотрены в бюджете средства на господдержку закупок машин скорой помощи и школьных автобусов (в 2018 году – 10 млрд руб.). Программа стимулирования спроса на газомоторную технику сократилась с 4,8 млрд до 2,5 млрд руб. Таким образом, господдержка спроса на автомобили и общественный транспорт снизилась более чем в 2,5 раза, до 11,9 млрд руб., при этом на спрос в сегменте легковых и LCV в основном оказывают влияние программы льготных лизинга и автокредитования – по ним гос-

поддержка сократилась почти вдвое, до 7,9 млрд руб. И это уже не первое сокращение – в 2017 году на программы поддержки спроса выделялось по 13,5 млрд руб. Спрос на новые легковые машины и LCV в 2017 году начал восстанавливаться, в 2018-м их продажи выросли на 12,8%, до 1,8 млн штук, но на 2019 год Ассоциация европейского бизнеса прогнозирует замедление роста до 3,6%. При этом объемы продаж так и не достигли докризисного уровня.

В результате господдержка как стимул спроса со стороны потребителей автотехники снижается. Производители автотехники при неясных объемах спроса в условиях постоянного роста цен на электроэнергию, металл, комплектующие цены на свою продукцию снижать не могут. А конечный потребитель ездит на старой машине и не может купить новую вследствие совокупности всех вышеперечисленных факторов. Вот отсюда и корни всех заградительных мер, от прямого запрета до более мягких и постепенных, как это делается за рубежом. Там, например, после прохождения

техосмотра, исходя из марки машины и года выпуска, пробега, на лицевое стекло наклеивается стикер, который и определяет места, куда можно, а куда нельзя заезжать на этой машине. Или, например, с дизельным двигателем. С такого-то года вводят запрет на езду в больших городах, езду на автобанах. Но можно ездить в сельской местности. Но, указав срок эксплуатации таких машин, заводы прекращают их выпуск и продажу. Также существуют, например, такие запреты, как проезд на большегрузах по автобану в воскресные дни. Это и есть борьба за экологию. Через некоторое время определенные модели уходят в прошлое, оказываясь в более бедных странах.

Наконец, можно создать условия для снижения цен непосредственно для автопроизводителя, если ввести, например, ограничение или даже запрещение на рост цен на металл для автопрома. Так поступают в Китае, это один из элементов государственной политики. Но не потребуют ли в таком случае государственную дотацию металлургические компании? Трудно сказать...

Информационный вброс о запрете эксплуатации старых машин, скорее всего, был сделан для получения обратной реакции, с тем чтобы выработать соответствующие законодательные инициативы для последующих действий со стороны законодателей. Пока реакция отрицательная. При нынешнем возрастном парке коммерческой техники такой запрет приведет к коллапсу в экономике и не только. Но с тем, что парк нуждается в омоложении и обновлении, не спорят даже самые ярые сторонники автохлама на ходу.

Еще перед кризисом 2014 года в Минпромторге России рассматривалась возможность постепенного вывода из эксплуатации коммерческого транспорта возрастом старше 25 лет. Были разработаны поправки в ГОСТы и иные документы, где вводились ограничения на эксплуатацию техники в зависимости от ее сроков службы. Тогда не удалось довести законопроект даже до первого чтения в Государственной думе. Прошло пять лет, к вопросу вернулись, но точек соприкосновения по-прежнему нет.

<http://transportrussia.ru/item/5184-srabotannyj-eshche-v-sssr.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.09.26; НЕ РАСПЛЕСКАЛ НИ КАПЛИ!; В КАЗАНИ ОПРЕДЕЛИЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ В РОССИИ

В столице Татарстана завершился Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель трамвая», организованный Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта по заказу **Минтранса** России. Конкурс прошел на площадке трамвайного депо имени Героя Советского Союза И.К. Кабушкина при поддержке правительства Республики Татарстан, Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Городской электрический транспорт» и МУП «Метроэлектротранс» (г. Казань).

Побороться за призовой фонд в 500 тыс. руб. приехал 31 участник – водители трамваев из 24 городов России: Волгограда, Барнаула, Евпатории, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Ярославля, Санкт-Петербурга, Новосибирска, Уфы, Тулы, Старого Оскола, Казани, Коломны, Красноярска, Набережных Челнов, Нижнекамска, Новокузнецка, Ачинска, Златоуста, Ижевска и других городов.

В течение трех конкурсных дней участники состязаний демонстрировали навыки вождения трамвая на специальной трассе, приемки трамвая перед выездом на линию, а также знание устройства трамвая, правил технической эксплуатации и правил дорожного движения. Впервые в истории конкурса в программу соревнований вошел модуль «Комфортное вождение», включающий в себя максимально бережное (равномерное и безопасное) движение по зачетной трассе. Перед стартом в центр салона трамвая поместили открытый контейнер с водой, а задача водителя состояла в том, чтобы, последовательно выполняя все упражнения, доставить контейнер от старта до финиша без потерь воды.

Состязания проходили с внедрением элементов стандартов WorldSkills, однако без ограничения по возрасту для участников. Для соревнований конкурсантам были предоставлены следующие типы подвижного состава трамваев: «Спектр 71–407», АКСМ 62103, КТМ–623.

По итогам конкурса лучшим водителем трамвая в России стал Сергей Беляев из Екатеринбурга. Второе место занял Александр Пехов из Коломны. Третье место поделили между собой Миляуша Салихова из Казани и Павел Гнусов из Ижевска.

Вот что рассказал победитель конкурса Сергей Беляев:

– Заданий оказалось много, и все они были очень разные и очень непростые. Например, так называемое комфортное вождение. На трассе нам в середине салона устанавливали полный стакан с водой и ставили задачу проехать участок, не расплескав его. Я провез полный стакан и не расплескал. Среди упражнений было и скоростное маневрирование, когда ставилась задача проехать участки с разной скоростью за определенное время. А еще судьи смотрели, как мы соблюдаем правила и технику безопасности при переключении стрелок и умеем экстренно тормозить. Например, было задание, где вагон, двигавшийся со скоростью 40 километров в час, нужно было полностью остановить на участке в 25 метров.

Победа водителя на Всероссийском конкурсе профмастерства стала первой за всю историю трамвайно–троллейбусного управления Екатеринбурга (ныне в составе ЕМУП «Гортранс»).

– Для нас это была неожиданная и очень приятная победа, – прокомментировал итоги конкурса руководитель ЕМУП «Гортранс» Сергей Нугаев. – Налицо отличная профессиональная подготовка Сергея и высокий уровень исполнения водительской работы.

<http://transportrussia.ru/item/5183-ne-raspleskal-ni-kapli.html>

РТ; 2019.09.26; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ СПОСОБ БОРЬБЫ СО СНЕГОМ НА ДОРОГАХ

Российские инженеры предложили использовать электропроводящий бетон для борьбы с обледенением дорожной части и сугробами, из-за которых сужается проезжая часть дороги. Об этом говорится в исследовании специалистов из РосдорНИИ, с которым ознакомился РТ.

Как отмечается в исследовании, в условиях сильных снегопадов в России недостаточно быстро вывозится снег с проезжей части, что замедляет движение по дорогам и вызывает рост числа пробок.

Для решения этой проблемы предлагается использовать так называемые тёплые дороги. Так, специалисты предлагают укладывать электропроводящий цементобетон (ЭПБ). На такой поверхности снег и лёд будут таять быстрее, соответственно, не будут образовываться огромные сугробы.

В исследовании также отмечается, что ЭПБ можно укладывать вдоль краёв проезжей части, где он будет обеспечивать таяние снега, а вода, в свою очередь, будет стекать в ливневую канализацию.

В то же время на сложных участках дороги, таких как мосты, съезды или путепроводы, такой бетон можно размещать по всей ширине проезжей части.

Кроме того, отмечается, что ЭПБ будет безопасным для пешеходов и водителей, поскольку сверху его предлагается покрывать защитным слоем, а нижние слои дороги обеспечат заземление.

По мнению директора Центра градостроительных компетенций Института общественных наук (ИОН) РАНХиГС Ирины Ирбитской, реализация подобной инициативы может потребовать значительных средств, однако новые технологии помогут облегчить эту задачу.

«Если будет применяться обыкновенное электричество, то это, безусловно, достаточно дорого, однако его можно использовать локально, временно, когда ситуация, например, критическая. Но если будут применяться новейшие технологии, например альтернативные источники энергии, то это вполне может быть успешным», — рассказала она RT.

<https://russian.rt.com/russia/news/671660-rossiya-sneg-dorogi>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.26; ВЛАДЕЛЬЦЫ МАШИН С ИНОСТРАННЫМИ НОМЕРАМИ НЕ СМОГУТ УЙТИ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

За 8 месяцев 2019 года на дорогах России зафиксировано 3,6 тысяч дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей-граждан иностранных государств, в результате которых погибли 360 и пострадали более 5 тысяч человек, сообщили в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. И хотя по сравнению с последним летним месяцем 2018 года число погибших в таких ДТП сократилось на 9,8%, общая ситуация с иностранцами-нарушителями ПДД вызывает тревогу не только у Госавтоинспекции.

На последнем заседании правительственной комиссии по безопасности дорожного движения вице-премьер **Максим Акимов** дал поручение МВД до 15 октября совместно с **Минтрансом**, Минюстом, ФТС и ФСБ, а также **Ространнадзором** и Российским союзом автостраховщиков подготовить план («дорожную карту») действий по созданию системы наказания водителей-иностранцев, нарушающих ПДД и уклоняющихся от ответственности.

Как сообщил РИА Новости заместитель начальника ГУОБДД МВД России полковник полиции Александр Быков за 8 месяцев текущего года в отношении иностранных граждан возбуждено 648 тысяч дел об административных правонарушениях, в том числе более 29 тысяч на основании фотоматериалов, полученных с применением средств автоматической фиксации.

Относительно небольшое количество материалов, вынесенных на основании данных системы фотовидеофиксации, в первую очередь, обусловлено неполными данными о владельцах автомашин с иностранными номерами, что препятствует привлечению их к административной ответственности.

Однако, как отметил полковник полиции Быков, в Госавтоинспекции нашли способ наказывать этих водителей за нарушения правил дорожного движения. Автоинспекторы будут останавливать машины с иностранными номерами и оформлять все ранее зафиксированные камерами фотовидеофиксации нарушения, допущенные владельцами данных транспортных средств.

При этом вся информация об иностранных автовладельцах и их транспортных средствах будет вноситься в ведомственную информационную систему, что позволит в дальнейшем привлекать их к ответственности в автоматическом режиме. Новая схема уже работает в нескольких регионах и внедряется по всей стране.

В Госавтоинспекции также отметили, что возможность проверки и уплаты административных штрафов за нарушение ПДД, в том числе по транспортным средствам с иностранными номерами, предоставлена посетителям официального сайта Госавтоинспекции. В случае неуплаты имеющихся штрафов, в отношении правонарушителей, как дополнительная мера, будет действовать система ограничения как выезда, так и въезда в Российскую Федерацию.

<https://ria.ru/20190925/1559111420.html>

RNS; 2019.09.26; СБЕРБАНК НАМЕРЕН ПОДАТЬ ИСК О ПРИЗНАНИИ «МЕТРОСТРОЯ» БАНКРОТОМ

Сбербанк намерен обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании банкротом компании «Метрострой», занимающейся строительством метрополитена в Санкт-

Петербурге, следует из сообщения, опубликованного в Едином федеральном реестре юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц и предпринимателей (Федресурс).

«ПАО «Сбербанк» уведомляет о намерении обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании несостоятельным (банкротом) Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой»», — говорится в сообщении.

В январе иск о банкротстве «Метростроя» подала Федеральная налоговая служба. В феврале Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области утвердил мировое соглашение сторон, в соответствии с которым «Метрострой» обязался выплатить задолженность на сумму около 1 млрд рублей.

<https://rns.online/transport/Sberbank-nameren-podat-isk-o-priznanii-Metrostroya-bankrotom--2019-09-26/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.26; РАЗРЕШЕННУЮ СКОРОСТЬ НА ДВУХ УЧАСТКАХ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ УВЕЛИЧАТ

Разрешенная скорость на двух участках Северо-Восточной хорды с 26 сентября будет увеличена с 60 до 80 км/ч. Об этом сообщается в Twitter-аккаунту ГКУ «Центр организации дорожного движения» (ЦОДД).

«С 26 сентября на Северо-Восточной хорде (участки МКАД - Дмитровское шоссе и ул. Лосиноостровская - МКАД) разрешенную скорость поднимут с 60 до 80 км/ч. Здесь нет наземных пешеходных переходов, есть разделительные барьеры», - говорится в сообщении.

Отмечается, что на указанных участках за последние два года не было аварий со смертельным исходом.

«Радуемся, но помним о правилах дорожного движения», - призвали в ЦОДД.

<https://www.mskagency.ru/materials/2930905>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР АРМЕНИИ ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПЕРЕГОВОРАХ С РФ О ПРЕКРАЩЕНИИ КОНЦЕССИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ЮКЖД

Армения и Россия не ведут переговоров по вопросу о досрочном прекращении соглашения о концессионном управлении компанией «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД, 100%-ная дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги»), заявил «Интерфаксу» вице-премьер Армении Мгер Григорян.

«Каких-либо переговоров по поводу прекращения концессионного соглашения нами не ведутся. Каких-либо предложений о прекращении концессионного соглашения нам не поступало», - сказал Григорян.

Ранее телеканал RTVI сообщил, что компания «Российские железные дороги» (РЖД) готовится разорвать соглашение с властями Армении о концессионном управлении компанией «Южно-Кавказская железная дорога». В сообщении говорилось, что армянская сторона решению возможных существующих вопросов посредством арбитража предпочла давление с «дамкловым мечом» уголовных дел».

В ЮКЖД также опровергли возможность досрочно разорвать соглашение.

«Компания «Южно-кавказская железная дорога» работает в обычном режиме. Никаких предпосылок для разрыва соглашения нет», - заявил «Интерфаксу» пресс-секретарь ЮКЖД Рубен Грдзелян.

Как сообщалось, Следственный комитет Армении открыл уголовное производство в отношении ЮКЖД, Минфину республики было поручено проверить эффективность и правомерность инвестиций компании на сумму около 110 млрд драмов (\$227 млн), вложенных в 2008-2018 годах.

Следственный комитет Армении также сообщил, что выявил факты неисполнения ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» инвестиционных обязательств на общую сумму 428 млн драмов.

Компания, со своей стороны, заявила, что СК Армении опубликовал некорректную информацию.

В последнее время деятельность ЮКЖД находится под пристальным вниманием правоохранительных органов республики. В офисе компании прошел обыск.

Премьер-министр Армении Никол Пашинян ранее заявлял, что в ЮКЖД, по предварительным данным, были выявлены злоупотребления на \$60 млн.

ЮКЖД управляет системой железнодорожного транспорта Армении на основе концессионного соглашения, заключенного «Российскими железными дорогами» и республикой в 2008 году. Соглашение было подписано на 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет.

ТАСС; 2019.09.26; СКОРОСТНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И БАРНАУЛОМ МОГУТ ПОСТРОИТЬ К 2025 ГОДУ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассматривает возможность строительства магистрали для скоростных электропоездов между Новосибирском и Барнаулом, о необходимости создания которой ранее говорил главный экономист ВЭБ.РФ Андрей Клепач. Соответствующий инвестиционный проект есть в долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года, сообщила в пятницу пресс-служба Западно-Сибирской железной дороги в ответ на запрос ТАСС.

«Согласно долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением правительства РФ от 19 марта 2019 года №466-р, в сценарных условиях развития на период до 2025 года одним из инвестиционных проектов обозначен проект строительства скоростной магистрали на участке «Новосибирск - Барнаул», - говорится в сообщении.

Согласно инвестиционной программе РЖД на период 2019-2025 гг., по базовому сценарию стоимость проекта составляет 76 млрд рублей, при этом большая часть инвестиций - 53,2 млрд рублей - запланирована на 2022-2025 гг. Как пояснили ТАСС в пресс-службе ЗСЖД, «идет работа с региональными органами власти по возможным условиям их участия в организации курсирования данных электропоездов на полигоне железной дороги».

В настоящий момент электрички между Новосибирском и Барнаулом следуют с пересадкой пассажиров на станции Черепаново, общее время в пути составляет четыре часа. Если между городами начнет курсировать «Ласточка», время в пути сократится почти до трех часов и пересадка пассажиров не потребуется.

Главный экономист ВЭБ.РФ Андрей Клепач ранее в интервью ТАСС выразил мнение, что скоростное железнодорожное пассажирское сообщение необходимо развивать между Омском, Новосибирском и Кузбассом параллельно с грузовыми перевозками. При этом он отметил, что необходимо предусмотреть вторые скоростные пути для пассажирских поездов, чтобы не прерывать грузовое сообщение.

<https://tass.ru/sibir-news/6936076>

ТАСС; 2019.09.26; СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В ОБЩИХ ВАГОНАХ И ПЛАЦКАРТЕ СОСТАВЯТ ПОЧТИ 9 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ

Государственные субсидии, которые выделяют на пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах, составят почти 9 млрд рублей в 2020 году, следует из проекта

федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, который опубликован в среду на портале проектов правовых актов.

Планируется, что в 2021 и 2022 годах на эти цели выделят по 9,2 млрд рублей. Кроме того, в качестве субсидий на возмещение потерь перевозчиков от использования льготных тарифов для перевозки в плацкартных и общих вагонах обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет в 2020 году дополнительно выделят 2,3 млрд рублей, а в 2021 и 2022 годах - по 2,1 млрд рублей.

Перевозками пассажиров по железной дороге в дальнем следовании, в основном, занимается «Федеральная пассажирская компания» («дочка» РЖД, ФПК). Государство устанавливает тарифы для ФПК на перевозку пассажиров в плацкарте и общих вагонах. Тарифы, как правило, индексируются ниже экономически обоснованного уровня, а недостающую часть компенсирует государство. Тарифы на СВ, купе и «люкс» ФПК устанавливает сама по согласованию с ФАС. Динамическое ценообразование применяется в дерегулированном сегменте перевозок пассажиров в поездах дальнего следования (вагоны купе, СВ и «люкс», вагоны с местами для сидения скоростных поездов). Согласно этой системе, цена билета изменяется в зависимости от сезона, дней недели, спроса и количества проданных мест.

Ранее в пресс-службе ФАС сообщили журналистам, что ведомство утвердило индексацию тарифов на пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах в размере 3,5% на 2020 год. Кроме того, решения по дерегулированию таких перевозок на отдельных направлениях отложены, ФАС ведет консультации с РЖД в целях обеспечения доступности перевозки пассажиров, сообщили в антимонопольном органе.

<https://tass.ru/ekonomika/6932322>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; МИНФИН ПРЕДЛАГАЕТ ВПИСАТЬ В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ РЯД АКТИВОВ ИЗ СТАРЫХ ПРОГРАММ, ВКЛЮЧАЯ АЭРОФЛОТ И РЖД

Минфин РФ предложил включить в программу приватизации на 2020-2022 гг, которую сейчас готовит Минэкономразвития, целый ряд крупных активов, в основном из числа тех, что фигурировали в старых планах, но так и не приблизились к реальной продаже.

Минфин считает целесообразным включить в трехлетний план приватизации, в том числе, такие компании, как ПАО «Аэрофлот», АО «Зарубежнефть», «Государственная транспортная лизинговая компания», ОАО «Российские железные дороги» и АО «Первый канал», сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ходом межведомственного обсуждения проекта нового плана приватизации.

Большинство этих компаний ранее входили в план приватизации на 2014-2016 годы, но в плане 2017-2019 годов их уже не было, и Минэкономразвития не стало их включать и в проект нового трехлетнего плана.

Тем не менее, по словам источника, Минфин в своем письме в Минэкономразвития предложил вписать их в план приватизации на 2020-2022 годы. Впервые предложение было направлено еще в середине июня, на этой неделе Минфин его продублировал, напомнив Минэкономразвития о своей позиции, добавил собеседник агентства.

«В планах на трехлетку этого нет», - ответил глава министерства Антон Силуанов журналистам в четверг на просьбу прокомментировать данную информацию, не уточнив, означает ли это, что перечисленные активы в программе приватизации не появятся.

Включение пакетов крупных компаний в план приватизации совершенно не означает их обязательную продажу в этот период - правительство специально в плане прописывает, что такие продажи происходят «на основании отдельных решений президента и правительства».

Например, в плане приватизации на 2017-2019 годы прописывался полный выход государства из таких компаний, как ОЗК, НМТП, сокращение долей участия в ВТБ,

«Совкомфлоте» и так далее. Но все эти сделки по тем или иным причинам так и не были проведены в этот период, а часть из них, по сути, и не готовилась.

В программе приватизации 2014-2016 годов, в частности, было прописано, что «до 2016 года планируется также сокращение доли участия РФ в уставных капиталах», в то числе, следующих открытых акционерных обществ: «Аэрофлот - российские авиалинии» (до 25% плюс 1 акция); ГТЛК (до 75% плюс 1 акция); РЖД (до 75% плюс 1 акция); «Зарубежнефть» (до 90%, и до 50% плюс 1 акция до 2020 года).

Приватизация крупных активов в последние годы фактически остановилась. Государство, с одной стороны, заявляет о необходимости увеличения конкуренции в отраслях экономики, с другой - глава Минэкономразвития Максим Орешкин неоднократно заявлял, что приватизация не является самоцелью, более важной задачей является повышение качества корпоративного управления.

ТАСС; 2019.09.26; «РЖД ЛОГИСТИКА» ПОДПИСАЛА СОГЛАШЕНИЕ О РАЗВИТИИ «СУХОГО ПОРТА ЧАЙКОВСКИЙ»

АО «РЖД Логистика» и ООО «Квадрат», являющийся собственником грузового терминала «Сухой порт Чайковский» (Пермский край), заключили соглашение, согласно которому стороны планируют развивать долгосрочное сотрудничество в сфере терминально-логистических услуг, следует из сообщения оператора.

Стороны договорились объединить усилия в работе, связанной с перевалкой и хранением различных грузов и контейнеров на перспективном грузовом терминале «Сухой порт Чайковский», который расположен на стыке Пермского края, Удмуртии, Татарстана и Башкирии в южном коридоре Транссибирской магистрали. Как ожидается, «Квадрат» окончательно запустит проект в 2020 году, однако контейнерный терминал сухого порта будет введен в эксплуатацию уже в четвертом квартале 2019 года.

«РЖД Логистика» будет использовать «Сухой порт Чайковский» для обработки не только контейнерных, но и накатных, генеральных, тяжеловесных и негабаритных грузов. Кроме прочего, грузовой терминал в рамках сотрудничества предоставит компании свою инфраструктуру.

Проект «Сухого порта Чайковский» предполагает строительство нового грузового терминала в районе железнодорожной станции Каучук в Чайковском районе Пермского края на уже существующей логистической базе.

<https://tass.ru/ekonomika/6934084>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.27; ВСТУПАЮТ В СИЛУ ПРАВИЛА УЧЕТА В РФ БЕСПИЛОТНИКОВ ДО 30 КГ

Росавиация объяснила порядок постановки на учет беспилотных воздушных судов массой от 250 г до 30 кг, который стал обязательным с 27 сентября, дня вступления в силу соответствующего постановления правительства РФ.

Заявление может подать любое физическое или юридическое лицо, единственное необходимое условие - наличие паспорта, сообщил журналистам начальник управления безопасности полетов Росавиации Сергей Мастеров. К заявлению должно быть приложено фото дрона - в противном случае оно не будет принято к рассмотрению. Отправить пакет документов можно будет по почте, через «портал учета беспилотников», с марта 2020 года - через портал госуслуг.

Владельцы беспилотников, которые были изготовлены или ввезены в РФ до вступления в силу постановления, должны подать заявление в течение 30 дней, остальные - в течение 10 дней. Впрочем, штрафных санкций за нарушение этих сроков, по словам Мастера, не предусмотрено.

«Бегать ни за кем мы не будем: зарегистрировался - зарегистрировался. Дальше, если какой-то индивидуум захотел эксплуатировать воздушное судно, которое на учет не

поставил, это на его совести и ответственности», - сказал представитель Росавиации. Ответственность за нарушение правил эксплуатации беспилотника, независимо от того, поставлен он на учет или нет, регулируется действующим законодательством, добавил Мастеров.

«По самым скромным подсчетам, в стране эксплуатируются порядка 400-500 тыс. беспилотников, и сейчас все (их владельцы - ИФ) в течение 30 дней попытаются подать на учет - сами понимаете, какой это трудоемкий процесс. Оттягивать до 29 и 30 дня, наверное, не стоит: нам тоже требуется время на рассмотрение заявлений», - сказал Мастеров.

Как сообщалось, правила учета беспилотников от 250 г до 30 кг, произведенных в РФ или ввезенных на ее территорию, правительство утвердило в конце мая. Полномочия по учету возложены на Росавиацию. При этом правила не распространяются на летательные аппараты, ввозимые иностранцами для участия в соревнованиях по авиамodelьному спорту.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ К НОЯБРЮ - ИСТОЧНИК

На возобновление авиасообщения между Россией и Грузией может потребоваться месяц, сообщил «Интерфаксу» информированный источник.

Он добавил, что восстановление воздушного сообщения на двусторонней основе требует проведения ряда процедур.

«После того, как соответствующее поручение поступит в правительство, **Минтранс** и Росавиация проработают вопрос возобновления пассажирского сообщения, перевозок грузов и почты с перевозчиками двух стран. Затем авиакомпании в течение недели-двух должны будут перестроить расписание таким образом, чтобы обеспечить выполнение перевозки воздушными судами», - сказал источник.

По его словам, пока соответствующее распоряжение в правительство не поступало. «Однако, если оно поступит в ближайшие дни, то технически к ноябрю все процедурные моменты могут быть урегулированы и авиасообщение может быть возобновлено», - сказал источник.

Накануне глава МИД РФ Сергей Лавров заявил о возможности возобновления прямого сообщения между Россией и Грузией. «Я бы эти полеты, наверное, вернул. И мне кажется, что это будет правильно, после того как большинство грузинского населения осознало контрпродуктивный провокационный характер той выходки, которая произошла в грузинском парламенте, когда там заседала Межпарламентская ассамблея православия», - заявил Лавров в интервью газете «Коммерсантъ».

ТАСС; 2019.09.26; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СБОРОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Россия не поддерживает инициативу Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по внедрению системы обязательных сборов с авиакомпаний за выбросы CO₂. Об этом в среду заявил на 40-й сессии Ассамблеи организации в Монреале глава российской делегации, **замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик**. Его выступление транслировалось на официальном сайте международной организации.

По его словам, в наше время гражданская авиация играет роль одного из главных двигателей экономического развития подавляющего большинства государств - членов ИКАО. «В этой связи считаем неприемлемой ситуацию, когда под лозунгом борьбы с изменениями климата предпринимаются попытки возложить на сектор гражданской авиации дополнительное и неоправданное финансовое бремя в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)», - сказал он.

Юрчик подчеркнул, что отвлечение значительных финансовых средств из отрасли окажет негативное влияние на темпы развития гражданской авиации и безопасность полетов. При этом, по его словам, темпы роста эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации будут продолжать расти ускоренными темпами. «Не вызывает сомнений, что такая политика в области глобальных рыночных мер негативно скажется на процессах устойчивого развития гражданской авиации, в первую очередь, в развивающихся государствах», - отметил представитель России. В этой связи он выразил надежду, что ИКАО уделит более пристальное внимание предложениям всех стран организации, которые имеют иное мнение по этой проблематике.

ИКАО в прошлом году одобрила Международный стандарт (том IV приложения 16 к Конвенции по международной гражданской авиации - прим. ТАСС) и этапы внедрения CORSIA, что предполагает дополнительные сборы с авиаперевозчиков за выбросы CO₂. Пилотный экспериментальный проект, как ожидается, будет запущен в добровольном режиме уже в 2021 году, а с 2027 года участвовать в этой программе обяжут всех членов организации.

Сессия ИКАО проводится раз в три года и задает вектор развития гражданской авиации на трехлетний период. Нынешняя сессия началась 24 сентября и завершится 4 октября.

<https://tass.ru/ekonomika/6930599>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.09.27; ТАРИФЫ ПОЧУЯЛИ ВОЗДУХ СВОБОДЫ; ПУЛКОВО СМОЖЕТ МЕНЯТЬ ИХ ДЛЯ РЕЙСОВ В МОСКВУ И ЗА РУБЕЖ

Вопрос о дерегулировании тарифов в аэропорту Пулково, которому правительство собирается предоставить статус «открытого неба», будет решен к декабрю, следует из протокола совещания у вице-преьера Максима **Акимова**. Предлагается дерегулировать тарифы на международные перевозки и прямые рейсы Москва—Петербург. По мнению экспертов, эффект от этой меры будет зависеть от политики Пулково: если компания слишком повысит расценки, пассажиропоток сместится в сторону Московского авиаузла или железной дороги.

К 1 декабря, следует из протокола совещания у вице-преьера Максима **Акимова** 17 сентября (есть у “Ъ”), ФАС совместно с **Минтрансом** должны принять необходимые решения по вопросу дерегулирования тарифов в аэропорту Пулково. К 5 декабря доклад об этом должен быть представлен в правительство.

Как сообщается в протоколе, ФАС поддерживает дерегулирование тарифов в части международных авиаперевозок и прямых перевозок между Москвой и Петербургом.

В конце 2018 года служба рассматривала возможность дерегулировать тарифы на взлет, посадку, стоянку судов, авиабезопасность и наземное обслуживание самолетов на международных направлениях в Пулково (см. “Ъ” от 24 декабря 2018 года). Тогда, рассказывали собеседники “Ъ”, предложение ФАС никто не поддержал.

«Воздушным воротам Северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом Пулково) рекомендовано представить актуальную инвестпрограмму аэропорта до 2025 года с расчетами в случае «возможного дерегулирования тарифов полностью или частично или установления верхних и нижних границ тарифов», данные по прогнозу роста пассажиропотока с учетом их проработки с авиакомпаниями, решения по частичному снятию ограничений по полетам иностранных компаний и так далее.

Минтранс же совместно с аналитическим центром при правительстве должен с учетом планов по развитию Пулково проработать целесообразность развития альтернативных аэропортов, включая Кречевицы в Новгороде и Сиверский в Ленобласти.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что в установленные сроки представят свою позицию в ФАС. «ФАС выступает за решения по «открытому небу» и дерегулированию международных направлений из Пулково, поддерживая стратегию аэропорта и

губернатора Петербурга по привлечению лоукостеров и развитию туризма,— поясняет заместитель руководителя ФАС Александр Редько.— Рассчитываем на снижение тарифов при дерегулировании и на удвоение объемов перевозок международных пассажиров. Обеспечивать возврат инвестиций в такой крупный аэропорт только за счет внутреннего пассажира накладно». Каждый международный пассажир и рейс снижают нагрузку на внутреннего пассажира, добавляет он.

«ВВСС выступили с инициативой частичного дерегулирования тарифов на обслуживание рейсов в аэропорту Пулково за рубеж и в Москву, так как данная мера в комплексе с действием седьмой свободы воздуха и электронных виз даст максимальный эффект в виде притока регионального трафика и иностранных туристов в Санкт-Петербург,— сообщили “Ъ” в ВВСС.— Совокупность мер повысит транспортную доступность города и предоставит пассажирам Пулково широкий выбор вариантов прямого авиасообщения с пунктами на территории России и иностранных государств». Ранее РБК со ссылкой на главу ВВСС Леонида Сергеева сообщал, что после открытия в тестовом режиме «открытого неба» заявки на полеты из Пулково подали европейские лоукостеры Ryanair, EasyJet и Wizz Air, за счет которых аэропорт планирует привлечь до 6 млн дополнительных туристов в Петербург к 2025 году.

Аэропорт хочет больше зарабатывать и более гибко и оперативно управлять тарифами, говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. Регулирование, поясняет эксперт, связано с отсутствием альтернативы, но позиция Пулково, которая была услышана, состоит в том, что есть конкуренция со стороны и Московского авиаузла, и железных дорог. По его словам, дальнейшее будет зависеть от тарифной политики самого Пулково: если аэропорт слишком поднимет цены, то потеряет пассажиропоток.

<https://www.kommersant.ru/doc/4104641>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2019.09.27; ВЫДОХ-ВЗЛЕТ: АЭРОПОРТАМ ПОЗВОЛЯТ ОТКРЫТЬ ЛИШЬ ПО ДВЕ КУРИЛКИ; МИНЗДРАВ ПРЕДЛАГАЕТ ОГРАНИЧИТЬ ИХ КОЛИЧЕСТВО

В аэропортах может появиться не более двух курилок в «чистой зоне». Такое ограничение предложил установить Минздрав. Ведомство разработало поправки к депутатскому законопроекту о возвращении курительных комнат в воздушные гавани. Документ готовят к рассмотрению Госдумой во втором чтении. Курилки в аэропортах были запрещены в 2013 году. До этого их количество законодательно не регулировалось, каждая воздушная гавань самостоятельно решала этот вопрос.

Штучный товар

Законопроект о возвращении курилок в аэропорты был принят Госдумой в первом чтении в июле. Ко второму чтению Минздрав разработал поправки, определяющие количество и принцип размещения курительных комнат в воздушных гаванях. Документ, с которым ознакомились «Известия», был внесен ведомством на рассмотрение правительства 30 августа. Согласно поправкам, в «чистой зоне» аэропорта должно быть не более двух курилок. Речь об изолированных помещениях с непрозрачными стенами — чтобы другие пассажиры не видели дымящих. Комнаты следует оборудовать вентиляционными системами. Ставить курилки разрешат только в зонах, предназначенных для зарегистрированных на рейс пассажиров, которые прошли предполетный досмотр, либо для тех, кто следует транзитом.

В Минздраве также предложили расположить курительные комнаты таким образом, чтобы они были максимально удалены от пунктов предполетного досмотра и от путей следования пассажиров к выходам на посадку и к выходам из аэропорта после высадки из самолета.

В пресс-службе правительства «Известиям» сказали, что работа над поправками еще не завершена.

10 сентября вице-премьер Татьяна Голикова поручила доработать проект Минздрава, следует из документов, имеющих у «Известий». В частности, у Минюста возникли замечания относительно формулировок о местах расположения курилок в аэропортах. Так, остается неясным, где все-таки можно организовать курилки, ведь именно по «чистой зоне» и проходят пути следования пассажиров на посадку, там же они ждут свои рейсы, сказано в заключении ведомства на проект поправок.

Срок исполнения поручения вице-преьера о доработке проекта — 1 октября. После чего поправки могут быть внесены в Госдуму.

В Роспотребнадзоре не поддержали проект Минздрава, так как изначально выступали против появления курилок в аэропортах. В **Минтрансе** и Минэкономразвития согласовали предложения Министерства здравоохранения, следует из документов, направленных в правительство ведомствами.

По тексту поправок, согласно которым «допускается размещение не более двух специально выделенных изолированных помещений в стерильной зоне аэропорта», не совсем ясно, касается ли ограничение всей территории воздушной гавани или каждой зоны вылета — например, для внутренних и международных рейсов. В Минздраве «Известиям» сообщили, что финальный текст поправок еще дорабатывается.

Из формулировок ведомства следует, что ограничение распространяется на весь аэропорт, который включает в себя все терминалы с «чистыми зонами», сказал «Известиям» главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

Назад в будущее

Дата рассмотрения законопроекта о возвращении курительных комнат в аэропорты во втором чтении пока не определена, следует из базы Госдумы. Автор документа — первый зампред комитета Госдумы по информационной политике Сергей Боярский («Единая Россия») объяснял необходимость курилок тем, что их размещение позволит избежать правонарушений: сейчас пассажиры дымят в любых доступных помещениях воздушных гаваней, в частности в туалетах и комнатах матери и ребенка.

В пресс-службе Шереметьево «Известиям» сказали, что в случае положительного решения Госдумы по поводу поправок аэропорт выделит изолированные помещения, соответствующие требованиям. Из-за действующего запрета в «чистой зоне» воздушной гавани законсервировали четыре специализированных курительных помещения, которые работали раньше.

В Шереметьево добавили, что согласно международной практике, в большинстве аэропортов мира для курильщиков создают либо специально оборудованные изолированные комнаты, либо организуют зоны на открытом воздухе — во внутренних дворах, на балконах и крышах.

В пресс-службе Домодедово «Известиям» сказали, что рассуждать о планах по организации мест для курения в изолированных помещениях аэропорта преждевременно.

Во Внуково на запрос «Известий» на момент публикации не ответили.

Исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин сказал «Известиям», что до введения запрета количество курилок в каждой воздушной гавани было разным. К примеру, в Домодедово действовало минимум 15 таких комнат — с учетом бизнес-залов. По мнению эксперта, каждая воздушная гавань должна самостоятельно решать, какое количество комнат ей необходимо с учетом площади и количества терминалов.

К слову, ранее Минздрав сам был резко против возвращения курилок в аэропорты, так как это предложение противоречит логике 15-ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма...», который запрещает организацию курительных комнат в общественных местах. Более того, как ранее говорили «Известиям»

в ведомстве, целый ряд международных исследований, проведенных в крупных аэропортах, показал: уровень загрязнения воздуха опасными твердыми микрочастицами, выделяющимися при курении, в 14 раз выше в помещениях рядом с курительными комнатами, нежели в аэропортах, где курение полностью запрещено.

Поскольку законопроект уже принят в первом чтении и речь идет о поправках к нему, то предложения Минздрава направлены на минимизацию негативного эффекта от возможного появления курилок в аэропортах, считает исполнительный директор Совета по общественному здоровью и проблемам демографии Виктор Зыков. Он уверен, что ограничение количества этих комнат автоматически сократит их доступность.

<https://iz.ru/925572/evgeniia-pertceva/vydokh-vzlet-aeroportam-pozvoliat-otkryt-lish-po-dve-kurilki>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2019.09.26; НА «СВЕРХЗВУКЕ»; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР МИРОВОГО УРОВНЯ

Над этим ломают головы авиационные конструкторы и инженеры всего мира. Эксперты убеждены: создание нового коммерчески эффективного сверхзвукового гражданского самолета - самый большой вызов для современной мировой гражданской авиации.

«Есть ли у сверхзвуковых пассажирских машин перспектива?» - спросила я однажды у выдающегося российского авиаконструктора Генриха Новожилова.

«Конечно, есть. По крайней мере сверхзвуковой бизнес-самолет обязательно появится, - ответил Генрих Васильевич. - Мне не раз доводилось беседовать с американскими бизнесменами. Они четко заявляли: «Если бы такой самолет появился, господин Новожилов, то, как бы дорого он ни стоил, его бы у вас мгновенно купили». Скорость, высота и дальность - три фактора, которые актуальны всегда».

Да, мечта любого бизнесмена: утром перелететь через океан, заключить крупную сделку, а вечером вернуться домой. Современные самолеты летают не быстрее 900 км/ч. А сверхзвуковой бизнес-джет будет иметь крейсерскую скорость около 1900 км в час. Какие перспективы для делового мира!

Вот почему ни Россия, ни Америка, ни Европа никогда не оставляли попыток создать новую сверхзвуковую пассажирскую машину. Но история тех, что уже летали - советского Ту-144 и англо-французского «Конкорда», - научила многому.

Как рассказал «Российской газете» генеральный директор Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»), член-корреспондент РАН Кирилл Сыпало, создание сверхзвуковой техники следующего поколения требует проработки целого ряда фундаментальных проблем.

Важнейшими научными задачами являются фундаментальные исследования: в области снижения выбросов «эмиссии» вредных веществ, в том числе CO₂, транс-, сверхзвуковых самолетов; в области снижения влияния звукового удара на окружающую среду; в области снижения влияния шума транс-, сверхзвуковых самолетов на окружающую среду; в области композитных силовых конструкций.

Нужно решить массу междисциплинарных и межотраслевых задач. Именно поэтому ЦАГИ выступил с инициативой создания Научного центра мирового уровня «Сверхзвук», реализуемой в рамках **нацпроекта «Наука»**.

- Необходимо создать научно-исследовательскую инфраструктуру мирового уровня для получения совершенно новых, уникальных научных результатов, определяющих экологические и экономические аспекты технологий сверхзвуковых режимов полетов гражданской авиации, - говорит Кирилл Сыпало.

НЦМУ «Сверхзвук» будет заниматься проектами гражданской авиации. Упор - на перспективные концепции аэродинамических компоновок, новые конструктивно-силовые

схемы, современные материалы и т.д. Безусловно, будет использован отечественный опыт. Тот накопленный научный задел, который есть в области сверхзвуковых летательных аппаратов гражданской и военной авиации, вся развиваемая тематика научных работ, финансируемых сегодня в России, позволили подойти к созданию демонстратора сверхзвукового самолета нового поколения. И, как надеются ученые ЦАГИ, его летные испытания начнутся в 2023 году.

В консорциум участников «Сверхзвука» вошли ЦИАМ им. П.И. Баранова, Институт прикладной математики имени М.В. Келдыша РАН, МГУ, ЛИИ им. М.М. Громова, ГосНИИАС, МАИ и другие.

- Россия - страна, в которой был совершен первый в мире полет сверхзвукового самолета. Все достижения, связанные с Ту-144, а также ряд современных работ по этой тематике позволили ЦАГИ подойти к созданию демонстратора сверхзвукового делового лайнера. Я уверен, что наше сотрудничество поможет сконцентрировать силы и знания по данной тематике, и вместе мы достигнем высоких результатов, - считает ректор МГУ им. М.В. Ломоносова, академик Виктор Садовничий.

Основной задачей коллег из Московского государственного университета станет математическое моделирование сверхзвуковых режимов полетов, которые впоследствии будут верифицированы на аэродинамических трубах ЦАГИ, а также разработка методов прочностного анализа перспективных композитных конструкций.

Ожидается, что к НЦМУ «Сверхзвук» присоединятся и зарубежные партнеры - такие научные центры, как DLR, ONERA и другие.

Сейчас над проектами гражданских воздушных судов, скорость которых превышает скорость звука, трудятся Spike Aerospace и Boom Supersonic, Lockheed Martin. Но нашим специалистам уже удалось рассчитать аэродинамику самолета так, чтобы он создавал как можно меньше шума при полете.

До какого минимума может быть снижен звуковой удар?

На разных этапах сверхзвукового полета уровни громкости звукового удара различные, поясняют специалисты. Например, при взлете есть такое явление, как фокусировка звукового удара. Здесь уровень может достигать 90-100 децибелов. В крейсерском сверхзвуковом полете он не должен превышать 72 децибела. Но и это достаточно громко, особенно ночью.

- Стоит задача снизить шум до 68-62 децибел, и самое главное - уменьшить полосу, в которой звуковой удар ощущается. Это для нас основная задача, - комментирует Кирилл Сыпало.

Уровень звукового удара (резкий перепад давления в ударной волне) от Ту-144 равнялся 100-130 паскалям. Но современные исследования показали: его можно довести до 15-20. Более того, снизить громкость звукового удара до 65 децибел, а это эквивалентно шуму большого города. До сих пор в мире нет официальных нормативов по допустимому уровню звукового удара. И, как говорят эксперты, он будет определен не раньше 2022 года.

Сегодня, на новом витке развития технологий, ученым необходимо найти баланс между противоречивыми факторами: хорошей аэродинамикой нового сверхзвукового самолета, небольшим расходом топлива, а также жесткими ограничениями на шум и звуковой удар.

СПС - новое поколение сверхзвуковых пассажирских авиалайнеров. Специалисты рассчитывают, что трансатлантические перелеты такой самолет сможет осуществлять с крейсерской скоростью не менее 1900 км/ч на расстояния до 8600 км, а его салон вполне возможно сделают трансформируемым - из 80-местного в 20-местный VIP-класса. При этом «сверхзвуковик» удовлетворит всем перспективным требованиям по уровню шума и выбросам в атмосферу.

Эксперты рассматривают несколько вариантов сверхзвукового делового самолета: на 12-16 пассажиров, на 60-80 и совсем маленького на 4-6 человек. Крейсерская скорость будет

1,8-2 маха, то есть примерно в два раза быстрее скорости звука. Такая скорость является технологическим барьером для использования в конструкции планера обычных алюминиевых материалов. Дальнейшее развитие и увеличение скорости связано с проектированием конструкций полностью из температурных композитов. И хорошие наработки есть.

Кстати, гости МАКС-2019 имели возможность увидеть яркого представителя бизнес-авиации будущего - модель легкого сверхзвукового делового самолета. Предполагается, что такая машина будет летать со скоростью 1700-1800 км/ч на расстоянии до 7 тысяч километров. В концепции самолета заложены инновационные решения, обеспечивающие снижение уровня звукового удара и шума в районе аэропорта.

Какие основные трудности создания СПС? Прежде всего отсутствие международных норм допустимого уровня звукового удара при полете над населенными районами, а также готовых к применению реактивных двигателей, обеспечивающих дальность полета и нормы ИКАО по шуму. Еще одна серьезная проблема - трудно достигаемый компромисс между высокими летно-техническими характеристиками и низким экологическим воздействием.

Из истории Ту-144 и «Конкорда»

Исполнилось полвека, как Ту-144 совершил первый полет. А спустя год лайнер показал, на что конкретно способен: он набрал скорость в 2,5 тыс км/ч на высоте 11 км. В мире до сих пор нет аналогов пассажирских бортов, которые способны повторить подобный маневр.

Рассказывают, на одном из совещаний в ЦК КПСС конструктор Андрей Туполев докладывал Хрущеву: Ту-144 получается довольно прожорливым. Но тот лишь махнул рукой: ваше дело - утереть нос капиталистам, а керосина у нас хоть залейся. Впрочем, и европейский конкурент, взлетевший позже, тоже не отличился экономичностью. Так, в 1978 году девять «Конкордов» принесли своим компаниям около 60 млн долларов убытка. Тем не менее «англо-француз» летал вплоть до ноября 2003 года.

А вот Ту-144 списали намного раньше. Почему? Сверхзвукового первенца сразу же окрестили «удавом на шее **«Аэрофлота»**». Огромный расход топлива нокаутировал и проектную дальность полетов: Ту-144 не дотягивал ни до Хабаровска, ни до Петропавловска-Камчатского. Более того, 200-тонный «утюг», курсировавший над густонаселенными районами на сверхзвуке, буквально взорвал все пространство вдоль трассы. Посыпались жалобы: надои у буренок упали, куры перестали нестись... Кстати, «Конкорд» летал только над океаном.

Но самое важное - катастрофы. Одна - в июне 1973-го на авиасалоне в Ле Бурже. Другая - через пять лет, в испытательном полете с двигателями новой серии. Они как раз должны были вытащить самолет на необходимую дальность.

Не избежал трагедии и «Конкорд»: самолет разбился в июле 2000 года при вылете из аэропорта Шарль де Голль. По иронии судьбы он рухнул почти там, где когда-то Ту-144. Потом была еще череда инцидентов, и на этом «сверхзвуковике» тоже поставили жирную точку.

Задачи НЦМУ «Сверхзвук»

- Привлечение ведущих ученых, в том числе зарубежных, и молодых перспективных исследователей
- Получение качественно новых научных результатов мирового уровня с использованием уникальной исследовательской инфраструктуры «Сверхзвука»
- Разработка комплексной научно-технической программы полного инновационного цикла в области транс-, сверхзвуковых режимов полета
- Разработка облика СПС с созданием модели летательных аппаратов и проведением расчетных исследований, испытаний в аэродинамических трубах

- Обеспечение научного сопровождения на всем жизненном цикле создания образцов транс-, сверхзвукового самолета гражданского назначения.

<https://rg.ru/2019/09/26/v-rossii-poiavitsia-nauchnyj-centr-dlia-razrabotki-sverhzvukovogo-samoleta.html>

ТАСС; 2019.09.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ ПОМОГУТ РАЗВИТИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК ДФО И АРКТИКИ

Износ авиатехники, дефицит кадров, старые аэропорты и взлетно-посадочные полосы тормозят развитие внутренних авиаперевозок в регионах Дальнего Востока и Арктики, считают опрошенные ТАСС отраслевые эксперты и представители региональной власти. Регион стал центром притяжения инвесторов, которые сталкиваются с проблемой транспортной доступности и до сих пор иногда вынуждены летать в столицу страны с пересадками. Решить проблему должны федеральные субсидии, а также создание своей региональной авиакомпании, которая, по мнению вице-преьера - полпреда президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрия Трутнева, должна летать на своих - произведенных в Улан-Удэ - самолетах. О том, как вернуть «северную романтику» работе пилота на рейсах в этом регионе и сделать дешевле билет из Хабаровска в Благовещенск, - в материале ТАСС.

Дорогие билеты

Плохое состояние и дороговизна обслуживания инфраструктуры, износ авиатехники и отток кадров мешают развивать внутренние авиамаршруты в регионах Дальнего Востока и Арктики и делают их дорогими для пассажиров. Об этом сообщил ТАСС исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«При низкой интенсивности эксплуатации, то есть когда пассажиров мало, расходы на строительство и содержание наземной инфраструктуры будут ложиться на маленькое количество рейсов, маленькое количество пассажиров. Кроме того, есть известная история, когда те или иные аэропорты, расположенные в зонах подтопления, фактически каждый год смывает. Они прекращают свое существование, их нужно выстраивать заново. Это значит, что надо прокладывать несколько километров дороги», - сказал Пантелеев.

Кроме того, к аэропортам в крупных и малых городах предъявляются одинаковые требования по безопасности, в том числе, антитеррористической, что также делает содержание инфраструктуры на удаленных территориях более дорогим. Пантелеев видит выход в снижении избыточных требований к удаленным аэропортам, чтобы сделать их содержание дешевле.

Вторая проблема, которая сдерживает развитие отрасли, - это состояние авиатехники. На внутренних рейсах в регионах Дальнего Востока и Арктики используются такие самолеты как Ан-24 и Ан-26, которые имеют достаточно большую дальность полета, чтобы в случае необходимости уйти на запасной аэродром, и при этом могут эксплуатироваться на слабо подготовленных грунтовых полосах. «Эти самолеты уже давно не производятся и вскоре будут почти поголовно списаны из-за истечения срока службы», - подчеркнул эксперт.

Третья проблема, которая влияет на дороговизну пассажирских авиаперевозок в удаленных регионах, - это нехватка кадров. Пилоты, по словам Пантелеева, предпочитают работать на рейсах крупных авиакомпаний в центральной части страны, нежели на удаленных маршрутах «на северах». Эту проблему, считает эксперт, можно решить, открыв обучение пилотов на Дальнем Востоке. Это бы снизило риск того, что молодой человек уедет на учебу в западную часть страны и останется там жить и работать. Он пояснил, что ситуация осложняется отсутствием транспортного сообщения в целом. «У нас есть действительно серьезная проблема, связанная с тем, что большое количество населенных пунктов в этих регионах не связывает устойчивое круглогодичное сообщение. То есть отсутствуют железные дороги, наземное сообщение в большом количестве

случаев, представлено только зимниками, наземное сообщение отсутствует как таковое», - рассказал Пантелеев.

Работа регионов

Несмотря на проблемы и нехватку средств, регионы самостоятельно работают над тем, чтобы сделать авиаперелеты на Дальнем Востоке доступными для пассажиров. Они пересматривают авиамаршруты, вводят билетные спецпрограммы и реконструируют важные аэропорты. Так, в Хабаровском крае изменили расписание рейса Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре - Николаевск, чтобы люди успевали к московским рейсам из хабаровского аэропорта, и загрузка на этом направлении увеличилась вдвое, сообщили ТАСС в министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона. Также регион подал заявку в Росавиацию о выполнении рейсов из Хабаровска в Оху, Ноглики на Сахалине и в Благовещенск в Амурской области.

С июля 2019 года для жителей самого северного района Хабаровского края, Охотского района, введена специальная билетная программа, цена авиабилета для взрослых по ней составляет 4,5 тыс. рублей, для детей от двух до 12 лет - 3 тыс. рублей в одну сторону. Теперь власти планируют распространить пилотный проект по льготам на авиабилеты на внутрирегиональных перевозках на весь край.

На острове Сахалин, который связан с «большой землей» морским и воздушным сообщением и часто из-за погодных условий лишается связи с материком, транспортный вопрос стоит особенно остро. Здесь в 2019 году ввели единые тарифы на субсидированные перевозки для всех категорий граждан независимо от места регистрации. Из областного бюджета на субсидирование этих перевозок в 2019 году выделено 765 млн рублей, сообщили ТАСС в правительстве региона. Кроме того, в конце лета - начале осени были введены дополнительные рейсы Москва - Южно-Сахалинск, чтобы все островитяне могли вернуться домой из отпусков.

На полуострове Камчатка, где также есть сложности с транспортным сообщением, к осени 2020 года завершится реконструкция опорного для восточного побережья аэропорта в поселке Оссора. В этом поселке живет чуть меньше 2 тыс. человек, он не имеет прямого дорожного сообщения с региональным центром, и аэропорт здесь позволял осуществлять регулярное воздушное сообщение с Петропавловском-Камчатским, но после начала реконструкции аэропорта в 2015 году оно было остановлено.

Решением комплексной проблемы развития внутренних авиаперевозок помимо федеральных субсидий может стать создание региональной авиакомпании. О планах по ее созданию сообщил полпред Юрий Трутнев на пятом юбилейном Восточном экономическом форуме. Она должна осуществлять регулярное пассажирское авиасообщение между регионами Дальнего Востока. Летать она должна на самолетах, произведенных в Дальневосточном федеральном округе на базе Улан-Удэнского авиационного завода.

Федеральные субсидии

Однако регионы не способны решить эту проблему самостоятельно, даже не смотря на наличие собственных целевых программ софинансирования.

«Для развития авиационных перевозок на Севере необходимо субсидирование в достаточном объеме как из федерального, так и из краевого бюджетов. На Таймыре субсидируются в размере от 30 до 70% полеты в поселки сельского поселения Караул (входит 10 поселков - прим. ТАСС), города Дудинка (входят пять отдаленных поселков - прим. ТАСС), что позволяет снизить стоимость авиабилетов. Субсидирование полетов по маршруту Норильск-Хатанга финансируется из краевого бюджета. Учитывая мнение населения Хатанги, необходимо увеличивать объем субсидирования данного маршрута», - сообщила ТАСС первый вице-президент региональной ассоциации коренных малочисленных народов Севера Красноярского края Анфиса Никифорова.

Субсидии регионам на реконструкцию аэропортов и расширение сети маршрутов позволит выделять единая программа поддержки пассажирских перевозок, которую разрабатывают **Минтранс** и Минвостокразвития.

Как отмечала замглавы Минвостокразвития Марина Дедюшко в ходе парламентских слушаний в Совете Федерации, число аэродромов и посадочных площадок на Дальнем Востоке необходимо увеличивать, чтобы улучшить доступность отдаленных населенных пунктов. По приведенным ею данным на 2018 год, авиационным сообщением обеспечены только 17 из 219 удаленных и труднодоступных населенных пунктов. В **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, рассчитанный на 2019-2024 годы, включена реконструкция 40 аэропортов ДФО: 16 аэропортов в Якутии, семь - на Чукотке, шесть - на Камчатке, четыре аэропорта в Хабаровском крае, три - в Магаданской области и по два аэропорта в Амурской области и Забайкальском крае.

В пресс-службе Минвостокразвития ТАСС уточнили, что в целом развитие местных перевозок распределено по территории страны крайне неравномерно, в основном они сохранились в труднодоступных регионах с суровым климатом и неразвитой сетью регулярных наземных сообщений.

<https://tass.ru/v-strane/6931329>

ТАСС; 2019.09.26; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗА ДВА ГОДА ВЫДЕЛИТ 322 МЛН РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК

Власти Нижегородской области в ближайшие два года направят более 322 млн рублей на субсидирование региональных авиаперевозок. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

«В 2020-2021 годах ежегодно будет заложено 161,1 млн рублей по направлениям: Екатеринбург, Самара, Санкт-Петербург, Уфа, Пермь, Казань, Краснодар, Геленджик, Сочи, Челябинск, Новосибирск», - говорится в сообщении.

В четверг депутаты заксобрания Нижегородской области дополнительно до конца года выделили 33,3 млн рублей на субсидирование перевозок по новым направлениям - в Екатеринбург, Новосибирск, Самару и Санкт-Петербург.

«Только за первое полугодие 2019 года мы видим рост на 28,6% числа пассажиров, которые выбрали полет в регионы России в обход московских аэропортов», - цитирует пресс-служба губернатора Нижегородской области Глеба Никитина. За первые полгода услугами прямых региональных рейсов из нижегородского аэропорта Стригино воспользовались более 97 тыс. нижегородцев и гостей города.

В настоящее время из бюджета Нижегородской области субсидируются авиарейсы в Пермь, Краснодар и Казань. Также из бюджетов других регионов субсидируются авиамаршруты из Нижнего Новгорода в Калининград, Калугу и Ростов-на-Дону. Денежные средства выделяются на условиях софинансирования: 40% из федерального бюджета и по 30% из региональных.

<https://tass.ru/ekonomika/6932550>

RNS; 2019.09.26; ЯПОНИЯ ПОТРЕБОВАЛА ОТ АВИАКОМПАНИЙ РОССИИ ИСКЛЮЧИТЬ ПАДЕНИЕ ПРЕДМЕТОВ ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТОВ

Японские авиационные власти потребовали от российских авиаперевозчиков, осуществляющих рейсы в страну, реализовать меры по предотвращению падения различных предметов с самолетов во время полета. Санкцией за неисполнение данного требования может стать запрет для авиакомпаний на полеты в страну, следует из протокола переговоров авиавластей двух стран 2 сентября, опубликованного на сайте Росавиации.

«Японская делегация объяснила российской делегации, что в ответ на растущую в Японии озабоченность по поводу падения предметов с самолетов во время полета, все

перевозчики, летающие в Японию, включая иностранных, обязаны создать систему, обеспечивающую реализацию мер по предотвращению падения предметов в полете», — говорится в тексте.

«Японская делегация объявила о возможном применении административных наказаний, включая приостановку полетов, если перевозчик надлежащим образом не реализует обозначенные меры», — уточняется в документе.

В Минтрансе RNS отказались комментировать предложение японской стороны, уточнив, что в России не фиксируются инциденты с выпадением различных предметов во время полета. В Росавиации также отказались комментировать инициативу.

В рамках конференции Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в 2018 году японская делегация сообщила о ряде случаев падения запчастей самолетов. В сентябре 2017 года от пролетавшего над Осакой самолета оторвалась секция крыла весом 4.3 кг и размером 1.1 м. Деталь упала на автомобиль. В мае 2018 года у самолета, набиравшего высоту во время взлета из аэропорта города Кумамото, произошла поломка двигателя, в результате чего около 100 металлических деталей упали на жилой район. В результате инцидента никто не пострадал, но осколками были повреждены окна в зданиях и автомобили. Кроме этого, были зафиксированы случаи падения на землю ледяных глыб с самолетов.

В августе 2018 года в Японии был утвержден «Стандарт по предотвращению падения предметов с самолетов». Аналогичный документ был введен в действие в марте 2019 года для всех международных перевозчиков, летающих в Японию.

«Проблема такая существует. Прецеденты довольно широко известны, были прецеденты в том числе с российскими авиакомпаниями. Причины могут быть самые разнообразные. Например, были прецеденты, связанные с тем, что недостаточно хорошо закреплены капоты двигателя и другие мешки обтекателя, которые во время полета скоростным напором срывались», — рассказал RNS исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

<https://rns.online/transport/Yaponiya-potrebovala-ot-aviakompanii-Rossii-isklyuchit-padenie-predmetov-vo-vremya-poletov-2019-09-26/>

RNS; 2019.09.26; В ДОМОДЕДОВО ПРОВЕРЯТ ТРЕЗВОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ АЭРОДРОМА

В московском аэропорту Домодедово внедрили электронную систему медицинского осмотра (ЭСМО) для совершенствования проверки на трезвость и других медицинских показателей водителей аэродромной службы, сообщили в аэропорту.

«С помощью ЭСМО проверяют кардиопараметры (пульс и давление), температуру тела, а также проводится тестирование на выявление алкогольного и наркотического опьянения. Система позволяет исключить человеческий фактор из процесса медицинского осмотра сотрудников», — говорится в сообщении пресс-службы аэропорта.

Такие устройства работают на 22 терминалах по контролю за состоянием здоровья сотрудников аэродрома.

Новая автоматизированная система позволяет сократить время осмотра и обслужить большее количество человек.

«Ранее осмотр в аэропорту Домодедово проходил в ручном режиме и занимал 5-7 минут, сейчас время прохождения контроля сократилось на 75% — до 1,5 минут. В сутки около 1,5 тыс. сотрудников проходят медосмотр», — уточнили в аэропорту.

<https://rns.online/transport/V-Domodedovo-proveryat-trezvost-voditelei-aerodroma-2019-09-26/>

RNS; 2019.09.26; МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ИЛ-78-2 СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Модернизированный самолет-топливозаправщик Ил-78-2 совершил первый полет, следующим этапом станут предварительные испытания, говорится в официальном сообщении предприятия «Ильюшин».

«По проекту модернизации на воздушном судне установлен новый пилотажно-навигационный комплекс, средства обороны и связи. При работах применялись унифицированные с перспективным военно-транспортным самолетом Ил-76МД-90А и топливозаправщиком Ил-78М-90А агрегаты», – приводятся в сообщении слова генерального директора предприятия Юрия Грудина.

По его словам, у модернизированного самолета увеличился срок службы.

Проект модернизации был разработан Авиационным комплексом имени С. В. Ильюшина согласно тактико-техническому заданию, утвержденному министерством обороны России в целях модернизации парка имеющихся на вооружении самолетов-топливозаправщиков Ил-78 и Ил-78М.

<https://rns.online/transport/Modernizirovannii-Il-78-2-sovershil-pervii-polet-2019-09-26/>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.26; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» МОЖЕТ «РАЗБАВИТЬ» СВОЙ ПАРК СУПЕРДЖЕТОВ ЕВРОПЕЙСКИМИ A220

Авиакомпания «Азимут», парк которой состоит только из российских самолетов Sukhoi Superjet 100, может начать эксплуатировать европейские Airbus A220, указывают данные открытых источников и подтверждает собеседник «Интерфакса» в авиационной отрасли.

На портале hh.ru «Азимут» опубликовал несколько вакансий авиатехников с обязанностью «выполнение технического обслуживания, поддержание SSJ-100 в состоянии летной годности». Вместе с тем среди условий работы техников - «обучение на новые типы воздушных судов (SSJ-100, A220)».

В пресс-службе «Азимута» отказались от комментариев.

Источник агентства в отрасли сообщил, что слышал об интересе перевозчика к A220 «на полях» авиасалона МАКС-2019, прошедшего в конце августа, с подробностями он не знаком. Другой собеседник, близкий к авиакомпании, говорит, что людей набирают в связи с увеличением парка SSJ-100, впрочем, он добавил, что «мечты об A220 у «Азимута» есть давно».

A220 (прежнее название - Bombardier CSeries) - узкофюзеляжный самолет средней дальности, вмещает от 108 (A220-100) до 160 пассажирских мест (A220-300). В РФ в настоящее время не сертифицирован. SSJ-100 - региональный лайнер, в базовой версии вмещает до 105 мест.

Ранее шесть A220-300 у ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) планировала закупить Red Wings, но перевозчик отказался от сделки. В ГТЛК не ответили на запрос по поводу планов «Азимута» в отношении A220.

[Вернуться в оглавление](#)