



Ежедневный мониторинг СМИ

01 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.09.30; ИНОСТРАННЫМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ МОГУТ ДАТЬ ТРИ ЧАСА НА УПЛАТУ ШТРАФОВ	4
ТАСС; 2019.09.30; КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА МОГУТ СТАТЬ ДОСТУПНЫ ДЛЯ БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ	4
ТАСС; 2019.09.30; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ ВЫКУПИТЬ У АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ДАННЫЕ ДЛЯ ПРОЕКТА «АВТОДАТА».....	5
ТАСС; 2019.09.30; ПЛАТФОРМА «АВТОДАТА» БУДЕТ СИНХРОНИЗИРОВАНА С «ЦИФРОВЫМ» И «ДОРОЖНЫМ» НАЦПРОЕКТАМИ.....	6
ТАСС; 2019.09.30; «АВТОНЕТ»: ПРОЕКТ ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ «АВТОДАТА» ЗАПУЩЕН В РОССИИ.....	6
ТАСС; 2019.09.30; ГИБДД ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ВНЕДРЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ	7
ТАСС; 2019.09.30; ГАИ ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДАВАТЬ МЕДСПРАВКИ ВОДИТЕЛЯ ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ ДИСПАНСЕРИЗАЦИИ	7
ТАСС; 2019.09.30; ГУБЕРНАТОР ТРЕБУЕТ ЗАВЕРШИТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В КАЛУГЕ ДО 15 ОКТЯБРЯ.....	8
ТАСС; 2019.09.30; НОВЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ ЗАВОД НАЧАЛ РАБОТАТЬ В КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ	8
ТАСС; 2019.09.30; ЩЕБЕНОЧНУЮ МЕЖДУГОРОДНУЮ ТРАССУ В КУЗБАССЕ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ ЗА ДВА ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ	9
ТАСС; 2019.09.30; НА ДОРОГАХ СТАВРОПОЛЬЯ ДО 2025 ГОДА УСТАНОВЯТ 12 АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ПУНКТОВ КОНТРОЛЯ	9
ТАСС; 2019.09.30; ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ С НАЧАЛА ГОДА ВЫПОЛНЕН ПОЧТИ НА 70%	10
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.10.01; СИНГАПУР ДОБАВИТ ЕАЭС СВОБОДЫ; СТРАНЫ «ПЯТЕРКИ» ПОДПИШУТ НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О БЕСПОШЛИННОЙ ТОРГОВЛЕ	10
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.10.01; ВЫХОД ПЛАТНЫЙ: НА СОКРАЩЕНИЕ ЧИНОВНИКОВ ЗА ТРИ ГОДА ПОТРАТЯТ 5 МЛРД; В СРЕДНЕМ УВОЛЬНЕНИЯ МОГУТ КОСНУТЬСЯ 13 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, ПОДСЧИТАЛИ ЭКСПЕРТЫ	11
ТАСС; 2019.09.30; РАСХОДЫ НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В РФ В 2020 ГОДУ ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО СОСТАВЯТ 1,98 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	13
ТАСС; 2019.09.30; В МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО АРКТИКЕ УЧАСТВУЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ 15 СТРАН	14
ТАСС; 2019.09.30; СИЛУАНОВ НАЗВАЛ ТРАНСПОРТНУЮ ЛОГИСТИКУ ВАЖНЫМ УСЛОВИЕМ РАЗВИТИЯ ЕАЭС	15
ТАСС; 2019.09.30; ФАС ПРЕДПИСАЛА МИНТРАНСУ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ЗАЯВКИ НА КОНКУРС НА ПОЧТИ 90 МЛН РУБЛЕЙ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.09.30; СЕНАТОР ОТ КРЫМА ПРЕДЛОЖИЛ КИЕВУ СНЯТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЛОКАДУ ПОЛУОСТРОВА	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2019.10.01; АВТОБУСАМ ДАЛИ РЕМНЯ; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ.....	16

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.01; МЕЛКИМ АВАРИЯМ ПОВЫСИЛИ ЦЕНУ; ВСТУПИЛИ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ЕВРОПРОТОКОЛОМ.....	17
ВЕДОМОСТИ; КСЕНИЯ ВИРЧЕНКО; 2019.10.01; «ЯНДЕКС.ДРАЙВ» ЗАПУСТИЛ АРЕНДУ ЭЛЕКТРОКАРОВ В МОСКВЕ; ЗАРЯЖАТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СЕРВИС БУДЕТ САМ	19
ТАСС; 2019.09.30; ПАССАЖИРООБОРОТ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 0,4% В 2019 ГОДУ	20
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.30; МЭР МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ	20
РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; МОСКВИЧИ СМОГУТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА РАБОТУ СВЕТОФОРОВ С ПОМОЩЬЮ QR-КОДОВ	20
ТАСС; 2019.09.30; РОСТЕХНАДЗОР ПРИЗНАЛ СТАНЦИИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ГОТОВЫМИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ	21
ТАСС; 2019.09.30; ДАГЕСТАНСКАЯ КОМПАНИЯ ГОТОВА ВЛОЖИТЬ 70 МЛН РУБЛЕЙ В СИСТЕМУ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.01; «ВСЕГДА И ВО ВСЕМ ГДЕ-ТО ЕСТЬ ВИНОВАТЫЕ»; ГЛАВА ОАО РЖД ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ О ТАРИФАХ, СТРОЙКАХ И КВАНТАХ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; РЖД ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОЕКТАХ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ	31
ТАСС; 2019.09.30; ТЭО РЕГУЛЯРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ИМАТРОЙ ПОДГОТОВЯТ ЗА ГОД	31
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; КРЫМСКИЕ Ж/Д ПРИМЫКАНИЯ К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ ХОТЯТ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ К КОНЦУ 2019Г	32
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; КОНЦЕССИЯ С РЖД ПО ВЕТКЕ К «ТИТАНОВОЙ ДОЛИНЕ» МОЖЕТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНА В СЕРЕДИНЕ 2020Г - С МИ	33
РГ-ЧЕЛЯБИНСК; МИХАИЛ НИМКУС; 2019.09.30; ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА В МАГНИТОГОРСК ПРИЛЕТЕЛА ПЕРВАЯ «ЛАСТОЧКА»	33
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ЖДЕТ В 2019Г РОСТА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЛИШЬ НА 0,2% ПОСЛЕ 2% ГОДОМ РАНЕЕ	34
ТАСС; 2019.09.30; ПАССАЖИРООБОРОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 0,8% В 2019 ГОДУ	35
ТАСС; 2019.09.30; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА УШЕЛ В ОТСТАВКУ	35
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.01; РОССИЙСКИЙ СПГ АТАКОВАЛИ РИКОШЕТОМ; САНКЦИИ США ЛИШАЮТ «ЯМАЛ СПГ» ТРЕТИ ФЛОТА	36
ТАСС; 2019.10.01; КРЫМСКИЙ ЗАВОД ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАВДОКА ДЛЯ РЕМОНТА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ	37
ТАСС; 2019.09.30; РОССИЯ МОЖЕТ НАПРАВИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» 60,5 МЛРД РУБЛЕЙ	37
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В 2019Г НА 3,3%	39
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОНИЗИЛО ПРОГНОЗ РОСТА СТАВОК СБОРОВ ЗА УСЛУГИ В МОРСКИХ ПОРТАХ В 2020Г	39
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.01; ЛЕТАТЬ НЕ ВРЕДНО: НА ИССЛЕДОВАНИЕ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ПОТРАТЯТ 117 МЛН; МИНПРОМТОРГ ЗАКАЗАЛ ПОДВЕДОМСТВЕННОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ РАЗРАБОТКУ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОЗДАНИЮ СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ	39

РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; ПУТИН ОСТАВИЛ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН ДО 2022 ГОДА НА ТЕКУЩЕМ УРОВНЕ	41
РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; ПУТИН ОСВОБОДИЛ ОТ НДС ИМПОРТ САМОЛЕТОВ ПРИ ИХ РЕГИСТРАЦИИ В РОССИИ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ ПОДДЕРЖАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ОВЕРБУКИНГ	42
ТАСС; 2019.09.30; НА ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО РОССИИ ВВОДИТСЯ НУЛЕВОЙ НДС.....	42
RNS; 2019.09.30; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ ПРАВИЛА МЕДОСМОТРА АВИАЭКИПАЖЕЙ.....	43
ТАСС; 2019.09.30; РФ И КИТАЙ ВЫСТУПИЛИ С КРИТИКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ИКАО ПО СБОРАМ С АВИАКОМПАНИЙ ЗА ВЫБРОСЫ СО2	44
ТАСС; 2019.09.30; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ДО 128,6 МЛН ПАССАЖИРОВ В 2019 ГОДУ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАЗРЕШАТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПУЛКОВО МИНИМУМ ЗА 200 КМ ОТ ПУНКТОВ ПРИБЫТИЯ РОССИЙСКИХ - ИСТОЧНИКИ.....	46
ТАСС; 2019.09.30; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВВЕДУТ С ЯНВАРЯ	46
ТАСС; 2019.09.30; НАЦПРОГРАММА РАЗВИТИЯ РЕГИОНА ПОЗВОЛИТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 27 АЭРОПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	47
ТАСС; 2019.09.30; КАЛИНИНГРАД ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ДАТЬ СЕДЬМУЮ СТЕПЕНЬ «СВОБОДЫ ВОЗДУХА» АЭРОПОРТУ ХРАБОВО.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МАГАДАНА ЗА 1,2 МЛРД РУБ.....	48
RNS; 2019.09.30; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОТМЕНИЛ ЧАСТЬ ПОЕЗДОВ В АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО	49

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2019.09.30; ИНОСТРАННЫМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ МОГУТ ДАТЬ ТРИ ЧАСА НА УПЛАТУ ШТРАФОВ

Минтранс РФ предлагает дать иностранным автоперевозчикам при въезде в Россию три часа на погашение задолженности по неоплаченным ранее штрафам. Это следует из законопроекта, опубликованного на сайте правовой информации.

Разработанный **Минтрансом** РФ совместно с МВД России, ФТС России и ФСБ России законопроект предполагает изменения в законе от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». Согласно документу, транспортные средства, принадлежащие иностранным автоперевозчикам, по которым имеются неоплаченные российские штрафы, а также неоплаченные платежи госсистемы «Платон», смогут въехать на территорию РФ только после погашения задолженности. На ее оплату дается три часа, в противном случае въехать в Россию не получится.

В свою очередь, выезжающие из России транспортные средства иностранных перевозчиков, имеющие аналогичные задолженности, не выпустят за границу до полной оплаты. Кроме того, в случае выявления таких транспортных средств на стационарных и передвижных контрольных пунктах на автодорогах общего пользования РФ, они будут задержаны до подтверждения оплаты штрафов.

Как отмечал ранее порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает информационное агентство ТАСС, первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, сейчас легковые автомобили с иностранными номерами или грузовики, по сути, получают индульгенцию от уплаты российских штрафов из-за отсутствия у надзорных органов обмена информацией между странами. Также в материалах к законопроекту отмечается, что механизм привлечения иностранных юридических лиц к административной ответственности при правонарушениях не реализуется, так как на территории РФ отсутствует их законный представитель.

На практике инспектора контролирующих органов в отношении иностранных перевозчиков сейчас могут привлечь к административной ответственности только водителя как физического лица, и не могут задержать транспортное средство. В результате он может беспрепятственно покинуть Россию без уплаты штрафа.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/inostrannym-avtoperevozcikam-mogut-dat-tri-casa-na-uplatu-strafov>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190930/1559297438.html>

ТАСС; 2019.09.30; КОНТРАКТЫ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА МОГУТ СТАТЬ ДОСТУПНЫ ДЛЯ БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Правительство РФ предлагает расширить список дорожных работ, по которым можно заключать контракты жизненного цикла, следует из проекта постановления правительства, опубликованного на сайте правовой информации.

Проект постановления правительства РФ «О внесении изменений в пункт 1 постановления правительства Российской Федерации от 28 ноября 2013 г. № 1087» расширяет перечень случаев, при которых возможно заключить контракт жизненного цикла в области дорожного хозяйства. В него, согласно документу, войдут выполнение работ по проектированию и реконструкции и проектированию и капитальному ремонту автомобильных дорог. На данный момент контракты жизненного цикла доступны лишь

для строительства и реконструкции новых дорог, но не для содержания и ремонта уже существующих трасс.

В конце июня сообщалось, что президент РФ **Владимир Путин** во время заседания государственного совета, посвященного национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» отметил, что при создании новых дорог надо предусмотреть реализацию проектов на основе государственно-частного партнерства, поддержать внедрение контрактов жизненного цикла. Предложение внести изменения в существующее законодательство во время заседания озвучил глава Бурятии Алексей Цыденов, возглавляющий рабочую группу государственного совета по направлению «Транспорт». Он уверен, увеличение доли контрактов жизненного цикла положительно повлияет на качество автодорог, равномерность распределения ресурсов и на снижении скачков цен.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kontrakty-ziznennogo-cikla-stanut-dostupny-dla-bolsego-kolicestva-doroznyh-rabot---proekt>

ТАСС; 2019.09.30; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ ВЫКУПИТЬ У АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ДАННЫЕ ДЛЯ ПРОЕКТА «АВТОДАТА»

Государство может выкупить у автопроизводителей исторически накопленный массив данных для проекта сбора автоданных «Автодата», чтобы обеспечить к ним недискриминационный доступ. Об этом журналистам сообщил специальный представитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков после церемонии подписания меморандума о создании межотраслевого проектного консорциума «Автодата.Рус».

«Мы обсуждаем и прорабатываем с участием вице-преьера (Максима **Акимова** - прим. ТАСС) принципиально новый механизм, который может распространяться на уже накопленный исторический массив данных, который сформирован у крупных игроков в этой сфере. При этом речь может идти о выкупе государством накопленных массивов данных, которые накопились, например, у операторов телекоммуникационного сегмента, автопроизводителей, и других», - сказал Песков.

В свою очередь, замглавы Минпромторга РФ Александр Морозов отметил, что вопрос создания инфраструктуры для сбора, накопления, обработки данных является достаточно сложным и долговременно окупаемым. «Поэтому мы рассматриваем несколько сценариев развития проекта, в том числе прямое участие государства в создании и поддержании инфраструктуры платформы. Задача сообщества проекта обеспечить недискриминационный доступ к данным, и с минимальной стоимостью», - добавил он.

При этом президент НП «Глонасс» Александр Гурко указал, что пока функцией оператора платформы наделена сама ассоциация. «Речь не идет о коммерческом проекте, а о вызове избежать искушения приватизировать эти данные», - сказал он.

Проект сбора автомобильных данных

В России официально запущен проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных. Проект реализуется в целях формирования уникального в мировом масштабе массива больших данных в автомобильной сфере и обеспечения равных конкурентных условий на авторынке и взаимодействия автомобильных платформ с внешней цифровой дорожной инфраструктурой. Используя этот ресурс отечественные компании смогут создавать конкурентоспособные на мировом рынке продукты и услуги, приложения для пользователей автомобильного транспорта, для городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний, и других пользователей, качество которых будет существенно выше конкурирующих зарубежных решений.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gosudarstvo-mozet-vykupit-u-avtoproizvoditelej-dannye-dla-proekta-avtodata>

ТАСС; 2019.09.30; ПЛАТФОРМА «АВТОДАТА» БУДЕТ СИНХРОНИЗИРОВАНА С «ЦИФРОВЫМ» И «ДОРОЖНЫМ» НАЦПРОЕКТАМИ

Создание межотраслевой платформы «Автодата» будет синхронизировано с реализацией **нацпроектов** «Цифровая экономика» и «**Безопасные и качественные автодороги**», рассказал порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, президент НП «ГЛОНАСС», соруководитель рабочей группы НТИ «Автонет» Александр Гурко.

«Мы синхронизируемся с **нацпроектом** «Цифровая экономика», - отметил Гурко. - Мы также используем сквозные технологии, развитие которых поддерживается **нацпроектом**». Кроме того, добавил Гурко, увязка с **нацпроектами** осуществляется и за счет пересечения состава участников. К примеру, рабочую группу по разработке нормативно-правовой базы ведет фонд «Сколково».

В **нацпроекте** «**Безопасные и качественные автодороги**» платформа «Автодата» может быть использована при создании так называемых умных дорог. «Совместно с **Росавтодором** и госкомпаний «Автодор» готовим пилотный проект по умным дорогам. Надеюсь, до конца этого года, в начале следующего сможем начать отрабатывать взаимодействие между «умной дорогой» и автомобилем», - отметил Гурко. Речь идет о пилотной отработке в ряде регионов взаимодействия таких технологий как V2X, систем фото- видеオフィкации, систем управления движением и автоматического весогабаритного контроля.

Как добавил Александр Гуров, при этом на создание платформы «Автодата» не планируется запрашивать финансирование в рамках **нацпроектов**. «Мы работаем в рамках Национальной технологической инициативы, через работающий у нас механизм привлечения финансирования, через нашу экосистему», - рассказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/platforma-avtodata-budet-sinhronizirovana-s-cifrovym-i-doroznym-nacproektami>

ТАСС; 2019.09.30; «АВТОНЕТ»: ПРОЕКТ ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ «АВТОДАТА» ЗАПУЩЕН В РОССИИ

Проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных официально запущен в России. Об этом передает корр ТАСС с церемонии подписания меморандума о создании межотраслевого проектного консорциума «Автодата.Рус».

«В России официально запустили проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных. Первые сервисы для представителей бизнеса и автовладельцев будут реализованы до конца 2019 года», - сообщил журналистам представитель НТИ.

В «Автонете» пояснили, что проект национальной сервисной телематической платформы «Автодата» реализуется по поручению президента РФ Владимира **Путина**. Объем финансирования до конца года составляет 325 млн рублей и предусматривает проектирование платформы «Автодата», создание функциональных макетов сервисов на базе платформы, включая макеты «Умной дорожной сети» и «Умной автомобильной магистрали» и страховой телематики, отметили в организации.

«Автодата» реализуется в целях формирования уникального в мировом масштабе массива больших данных в автомобильной сфере и обеспечения равных конкурентных условий на авторынке и взаимодействия автомобильных платформ с внешней цифровой дорожной инфраструктурой. Используя этот ресурс отечественные компании смогут создавать конкурентоспособные на мировом рынке продукты и услуги, приложения для пользователей автомобильного транспорта, для городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний, и других пользователей, качество которых будет существенно выше конкурирующих зарубежных решений», - уточнил в представитель НТИ «Автонет».

Межотраслевой консорциум

Для создания платформы был сформирован межотраслевой консорциум «Автодата.Рус». Его учредителями, в том числе, стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг, ГК «Роскосмос», **Росавтодор**, ГК «Автодор», Ассоциация европейского бизнеса, «Яндекс», группа «ГАЗ», Российский союз автостраховщиков, РОАД, платформа «НТИ», ПАО «Соллерс», фонд «Сколково», **Федеральное дорожное агентство** и ФГУП «НАМИ».

В НТИ «Автонет» пояснили, что перед межотраслевым консорциумом «Автодата.Рус» стоит задача по разработке и внедрению макетов сервисов, основанных на сборе данных от автомобилей и об автомобилях, их обработке.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proekt-po-sboru-avtomobilnyh-dannyh-avtodata-zapusen-v-rossii---avtonet>

ТАСС; 2019.09.30; ГИБДД ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ВНЕДРЕНИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ ВОДИТЕЛЬСКИХ ПРАВ

Госавтоинспекция прорабатывает вопрос внедрения в России электронных водительских прав. Одним из вариантов реализации проекта может стать создание электронной версии удостоверения в смартфоне, рассказал в интервью ТАСС начальник ГИБДД России Михаил Черников.

«Да, в настоящее время прорабатывается инициатива внедрения электронных водительских удостоверений. Одним из возможных вариантов реализации данной новации предлагается создание электронной версии водительского удостоверения с его последующей интеграцией в смартфон, которую водитель и будет предъявлять при необходимости», – сказал глава Госавтоинспекции.

Черников пояснил, что в этом случае электронные права станут альтернативой традиционному удостоверению. Для выездов за границу или просто при желании иметь привычный «пластик», гражданин сможет его оформить так же, как сейчас. Однако точные сроки внедрения новации пока неизвестны.

Глава ГИБДД уточнил, что сначала необходимо провести модернизацию оборудования, задействованного для оформления водительских удостоверений, а также внести необходимые изменения в нормативные правовые акты, регламентирующие порядок их выдачи.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gibdd-prorabatyvaet-vopros-vnedrenia-elektronnyh-voditelskih-prav>

ТАСС; 2019.09.30; ГАИ ПРЕДЛАГАЕТ ВЫДАВАТЬ МЕДСПРАВКИ ВОДИТЕЛЯ ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ ДИСПАНСЕРИЗАЦИИ

ГИБДД предлагает выдавать медицинские справки для получения и переоформления водительских прав после прохождения диспансеризации в рамках национального проекта «Здравоохранение», в таком случае проходить медкомиссию будет не надо. Об этом в интервью ТАСС сообщил глава Госавтоинспекции Михаил Черников.

«Мы вышли с предложением в правительство РФ об оформлении медицинской справки водителя после прохождения ежегодной диспансеризации населения в рамках **нацпроекта «Здравоохранение»**», - сказал он.

Согласно действующим правилам, сейчас водители проходят медкомиссию при поступлении в автошколу, при получении водительского удостоверения, при замене водительского удостоверения после истечения срока его действия (удостоверения выдаются на 10 лет), при возврате удостоверения, если гражданина лишил суд права управления автомобилем.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/intervu-gai-predlagaet-vydavat-medspravki-voditela-posle-prohozdenia-dispanserizacii>

ТАСС; 2019.09.30; ГУБЕРНАТОР ТРЕБУЕТ ЗАВЕРШИТЬ РЕМОНТ ДОРОГ В КАЛУГЕ ДО 15 ОКТЯБРЯ

Губернатор Калужской области Анатолий Артамонов потребовал до 15 октября завершить укладку асфальта в Калуге по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** - из-за недобросовестной работы бывшего подрядчика сроки сильно сдвинулись, и работы планировалось закончить к 1 декабря. Об этом он заявил в понедельник на заседании правительства региона.

«Я прочитал, [что ремонт планируется завершить] до 1 декабря. О чем вы говорите? 15 октября весь асфальт должен быть уложен, верхний слой на всех дорогах города, которые подлежали ремонту. Чтобы никаких отступлений от этого срока не было <...> Работа должна вестись не только по ночам, перекрывайте улицы, <...> работайте круглосуточно», - сказал Артамонов.

Изначально 27 участков дорог в Калуге должны были отремонтировать к 1 сентября. Второго сентября городская управа расторгла контракт с компанией «Липецк дорога»: работы были завершены и приняты комиссией только на трех участках, а самой компании выписали пять штрафов на общую сумму более 4 млн рублей. «Липецк дорога» в свою очередь предъявила городской управе обвинения в нарушениях при оплате выполненных работ на 120 млн рублей. Контракт с новым подрядчиком - «Строительной компанией - Бизнескапитал» - был заключен 21 сентября, из-за чего сроки работ значительно сдвинулись. Городской глава Дмитрий Разумовский сообщил ТАСС, что работы будут полностью завершены до 1 декабря. На заседании правительства он отметил, что это надежный подрядчик и закончить ремонт, возможно, получится до конца октября.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** 25 сентября сообщил, что только каждый пятый регион России удовлетворительно выполняет **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Субъекты, не выполнившие 50% плановых работ, не могут рассчитывать на выделение дополнительных средств по другим **нацпроектам**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-kaluzskoj-oblasti-potreboval-zaversit-do-15-oktabra-remont-dorog-v-oblastnom-centre>

ТАСС; 2019.09.30; НОВЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОННЫЙ ЗАВОД НАЧАЛ РАБОТАТЬ В КОСТРОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Новый асфальтобетонный завод открылся в Галичском районе Костромской области, предприятие поможет в сжатые сроки реализовать мероприятия **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом ТАСС сообщила пресс-служба администрации Костромской области.

«В Галичском районе начал работу новый асфальтобетонный завод. Его производительность в два раза больше старого комплекса. Это позволит дорожникам в сжатые сроки закончить ремонт участка региональной дороги Судиславль-Галич-Чухлома, работы на котором ведутся в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», - отметили в пресс-службе.

Старый завод, открывшийся еще в конце 80-х годов, выпускал около 30 тонн асфальтобетонной смеси в час. Общая производительность современного комплекса в два раза больше - предприятие будет производить около 60 тонн смеси в час. Оборудование завода отвечает экологическим нормам и требованиям по энергосбережению.

«На этом заводе мы сможем делать любые марки асфальтов, в том числе и более высокопрочные и износостойчивые, и качество смесей совершенно другое», - сообщил ТАСС руководитель Галичского филиала «Костромаавтодор» Николай Окулов.

Галичский филиал «Костромаавтодора» по **нацпроекту** приводит в нормативное состояние участок дороги Судиславль-Галич-Чухлома протяженностью 10 км. Рабочие уже уложили выравнивающий слой, в скором времени завершатся работы по укладке

верхнего слоя. С вводом в эксплуатацию нового асфальтобетонного завода ремонт на участке завершится в более сжатые сроки.

В Костромской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году планируется привести в нормативное состояние около 146 км региональных и межмуниципальных трасс.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-asfaltobetonnyj-zavod-nacal-rabotat-v-kostromskoj-oblasti>

ТАСС; 2019.09.30; ЩЕБЕНОЧНУЮ МЕЖДУГОРОДНУЮ ТРАССУ В КУЗБАССЕ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ ЗА ДВА ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ

Щебеночную дорогу на заболоченной местности между крупными населенными пунктами Кузбасса - поселком городского типа Яшкино и городом Тайга, где в общей сложности проживают около 37 тыс. человек, заасфальтируют за два года, сообщили ТАСС в понедельник в департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса.

В городе Тайге расположена узловая железнодорожная станция, в Яшкино - крупнейшее кондитерское предприятие Кузбасса «КДВ Яшкино» (входит в состав «КДВ групп»). Интенсивность движения транспорта между населенными пунктами составляет около тысячи автомобилей в сутки, включая транзитный транспорт. Дорога проходит через мелкие населенные пункты, жители которых часто жаловались на запыленность от проезжей части. Кроме того, из-за заболоченного грунта в межсезонье на не заасфальтированной трассе часто буксовали автомобили.

«Дорога по болотистой местности проходит. <...> Бывало, что проваливались автомобили, было много жалоб на запыленность. <...> В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** [в текущем году] был проведен капитальный ремонт четырех километров щебеночного дорожного полотна, который заменили на асфальтобетон. <...> Еще шесть километров автомобильной дороги Яшкино - Тайга будут отремонтированы в следующем году», - сказал представитель ведомства.

Протяженность всей автомобильной дороги между Яшкино и Тайгой составляет 22 километра, замену щебеночного покрытия на асфальт на ней начали проводить поэтапно около пяти лет назад. Последний участок протяженностью порядка десяти километров является самым сложным и будет отремонтирован за два года по **нацпроекту**. Как пояснили в департаменте, перед укладкой асфальта необходимо провести осушение заболоченного земельного полотна, очистить грунт от кустарников, чтобы обеспечить устойчивость асфальтобетонному покрытию. Стоимость дорожных работ в текущем году составила 70 млн рублей, в 2020 году по **нацпроекту** на завершение участка будет выделено еще 80 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sebenocnuu-mezdugorodnuu-trassu-v-kuzbasse-zaasfaltiruut-za-dva-goda-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.09.30; НА ДОРОГАХ СТАВРОПОЛЬЯ ДО 2025 ГОДА УСТАНОВЯТ 12 АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ПУНКТОВ КОНТРОЛЯ

Власти Ставрополя в ближайшие пять лет установят на дорогах 12 автоматизированных пунктов контроля в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе министерства дорожного хозяйства и транспорта края.

«В целях исполнения указа президента планируется устройство автоматизированных пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения. В период 2019-2024 года на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения планируется установка 12 автоматизированных пунктов контроля», - сообщили в пресс-службе.

По данным министерства, в ближайшие годы на территории края будут проектироваться и обустраиваться по два автоматизированных пункта контроля в год. В частности, в 2020 году планируется устройство автоматизированного пункта весового и габаритного контроля на участке дороги «Преградное - Тахта - Ипатово» в Ипатовском районе и на автодороге «Ставрополь - Тоннельный - Барсуковская» в Кочубеевском районе.

«В период 2021-2024 года на территории Ставропольского края планируется размещение не менее 8 автоматизированных пунктов контроля. В 2018 году были заключены два государственных контракта на выполнение работ по разработке проектной и рабочей документации на устройство такого пункта на автодороге «Ставрополь - Изобильный - Новоалександровск - Красногвардейское» в Шпаковском районе. Также пункт весогабаритного контроля планируется установить и на дороге «Ростов - на - Дону (от М-4 «Дон») - Ставрополь (в границах Ставропольского края)», - отметили в пресс-службе.

Финансирование работ проходит в рамках подпрограммы «Дорожное хозяйство и транспортная система» государственной программы Ставропольского края «Развитие транспортной системы».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-dorogah-stavropolya-do-2025-goda-ustanovyat-12-avtomatizirovannyh-punktov>

ТАСС; 2019.09.30; ВЛАСТИ ЧУВАШИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ С НАЧАЛА ГОДА ВЫПОЛНЕН ПОЧТИ НА 70%

Дорожники отремонтировали 126 километров автомобильных дорог в Чувашии с начала 2019 года, что составляет 68% от годового плана, сообщила в понедельник пресс-служба правительства республики.

«На сегодняшний день отремонтировано 126 км автодорог (68%) - из них 47 км на региональной сети и 79 км на местной сети автодорог. Выполнен ремонт 71 дворовой территории и 10 проездов», - цитирует пресс-служба слова министра транспорта и дорожного хозяйства Чувашии Александра Николаева.

По его словам, в 2019 году в республике запланирован ремонт 185 километров дорог на общую сумму почти 5,3 млн рублей, из которых 2,4 млн рублей выделят из федерального бюджета по проекту «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Министр отметил, что семь муниципалитетов республики плохо осваивают деньги, выделенные на дороги. «По дорожной деятельности имеется низкое кассовое исполнение в семи муниципальных образованиях: Вурнарском, Красночетайском, Мариинско-Посадском, Урмарском, Цивильском районах и городах Алатырь, Шумерля», - уточнил Николаев.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/plan-remonta-dorog-v-cuvasii-s-nacala-goda-vypolnen-pocti-na-70---vlasti>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2019.10.01; СИНГАПУР ДОБАВИТ ЕАЭС СВОБОДЫ; СТРАНЫ «ПЯТЕРКИ» ПОДПИШУТ НОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О БЕСПОШЛИННОЙ ТОРГОВЛЕ

Страны ЕАЭС подпишут сегодня с Сингапуром соглашение о создании зоны свободной торговли товарами. Кроме того, будут заключены и двусторонние договоры с Сингапуром об услугах и инвестициях, сообщили «Ъ» в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Непосредственно от увеличения торговли товарами с этой азиатской страной выигрывает Россия как основного экспортера среди государств «пятерки» будет ограниченным. Однако в ЕАЭС надеются, что снятие барьеров увеличит взаимный приток инвестиций и позволит компаниям союза через Сингапур выйти на рынки других стран АСЕАН.

Сегодня в Ереване на заседании Высшего Евразийского экономического совета будет подписано соглашение о свободной торговле товарами, а также рамочное соглашение о

всеобъемлющем экономическом сотрудничестве с Сингапуром. Приезжающий на саммит ЕАЭС премьер-министр Сингапура Ли Сянь Лун также подпишет со странами союза пять двусторонних соглашений о торговле услугами и об инвестициях. Это позволит создать всеобъемлющую зону свободной торговли формата «товары + услуги + инвестиции», пояснил “Ъ” председатель коллегии ЕЭК Тигран Саркисян.

Соглашение о ЗСТ касается пошлин и распространяется на все сферы нетарифного регулирования, включая техническое, санитарное и фитосанитарное и так далее.

Сингапур не будет применять ввозные пошлины ко всем товарам стран ЕАЭС.

Тарифные обязательства ЕАЭС предполагают предоставление беспошлинного доступа для сингапурских товаров, составляющих 40% от всей товарной номенклатуры сразу после вступления соглашения в силу и 87% — после завершения всех переходных периодов, уточнили в ЕЭК. Отдельные блоки соглашения посвящены правилам проведения расследований и введения мер торговой защиты, условиям сотрудничества в области таможенного регулирования, экологии, государственных закупок, электронной торговли, а также обеспечению защиты прав на объекты интеллектуальной собственности. Предусмотрен и механизм разрешения споров.

ЕАЭС и Сингапур начали консультации о возможности заключения соглашения еще в 2015 году (для сравнения: подготовка первого такого договора с Вьетнамом заняла шесть лет, он вступил в силу в 2016 году). Предполагалось, что соглашение позволит компаниям из стран союза через Сингапур выходить и на другие рынки региона (это государство является частью АСЕАН, где действует беспошлинная торговля, а также Всеобъемлющего и прогрессивного транстихоокеанского партнерства, в которое помимо стран Юго-Восточной Азии входят, в частности, Япония, Канада и Мексика). «Эффекты, которые мы получили от реализации соглашения с Вьетнамом — рост торговли с \$4,3 млрд по итогам 2016 года до \$5,9 млрд по итогам 2017-го и \$6,7 млрд по итогам 2018 года,— делают сотрудничество с ЕАЭС очень интересным для других стран АСЕАН»,— отметил Тигран Саркисян. По его словам, такой интерес был проявлен со стороны Камбоджи и Таиланда, возможные форматы сотрудничества с ЕАЭС обсуждаются и на площадке АСЕАН в целом.

По данным ЕЭК, в прошлом году объем экспорта ЕАЭС в Сингапур составил \$3,29 млрд, из которых 84,7% обеспечила РФ, а 14,7% — Казахстан. На \$2,27 млрд было экспортировано нефтепродуктов, на \$773 млн — сырой нефти. Импорт из Сингапура за 2018 год составил \$946 млн, его структура была более разнообразной — от сжиженного газа и продуктов нефтехимии до лекарств, компьютеров и какао-бобов, самой крупной позицией стали «плавучие средства специального назначения» — \$266 млн. Для сравнения: в 2014 году, до снижения цен на нефть, объем экспорта в Сингапур составлял \$5,66 млрд, импорта — \$719,5 млн.

Напомним, помимо создания полноценной ЗСТ с Вьетнамом в прошлом году страны союза подписали непривилегированное соглашение с Китаем (не предполагает снижения пошлин) и договорились об отмене тарифов по ряду товаров в торговле с Ираном. В случае с КНР основная цель — снизить неторговые барьеры, которые сейчас ограничивают доступ на рынки (включая меры по защите внутреннего рынка, технические барьеры в торговле, санитарные и фитосанитарные меры). Также этот документ закрепляет использование норм ВТО в торговле с Китаем (пока ЕАЭС в целом не входит в ВТО, так как Белоруссия не является членом организации). Соглашение же с Ираном (заключено на три года) предполагает снижение среднего тарифа по промышленным товарам и сельхозпродукции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4110462>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2019.10.01; ВЫХОД ПЛАТНЫЙ: НА СОКРАЩЕНИЕ ЧИНОВНИКОВ ЗА ТРИ ГОДА ПОТРАТЯТ 5

МЛРД; В СРЕДНЕМ УВОЛЬНЕНИЯ МОГУТ КОСНУТЬСЯ 13 ТЫС. ЧЕЛОВЕК, ПОДСЧИТАЛИ ЭКСПЕРТЫ

На увольнение федеральных чиновников в ближайшие три года планируется потратить 4,8 млрд рублей, сообщили «Известиям» в Минфине. Это означает, что в 2020–2022 годах численность госслужащих может сократиться на 13 тыс. человек, подсчитали в АКРА. В первую очередь со службы попросят уйти работающих пенсионеров и молодежь, полагают эксперты. При этом анонсированная ранее Минфином масштабная оптимизация позволит сэкономить государству до 100 млрд рублей в год.

Минус 13 тысячч

В течение следующих трёх лет выплаты увольняемым сотрудникам федеральных госорганов составят почти 5 млрд рублей (примерно по 1,6 млрд рублей в год), сообщили «Известиям» в Минфине. Там не стали уточнять, сколько служащих подпадут под оптимизацию.

Исходя из того, что средняя зарплата федерального чиновника, по данным Росстата, в прошлом году составила примерно 127 тыс. рублей, а при сокращении работникам выплачивают компенсацию в размере трех окладов, можно ожидать, что до 2022 года планируется уволить примерно 13 тыс. человек, полагает заместитель директора группы суверенных рейтингов и макроэкономического анализа АКРА Дмитрий Куликов. Впрочем, это не означает, что оптимизацию штата нельзя будет сгладить: заложить расходы на увольнение и реализовать их — не всегда одно и то же.

Ранее в Минфине анонсировали масштабную реформу госуправления, предполагающую сокращение штата госслужащих. Первый **замминистра** финансов Татьяна Нестеренко объявила, что численность центральных аппаратов федеральных органов исполнительной власти в следующем году планируется уменьшить на 10%, территориальных органов — на 5%. К 2021-му этот показатель в регионах должен будет достичь 15%.

В дальнейшем предполагается структурное совершенствование госаппарата, что должно будет привести к дополнительному сокращению численности. На этом этапе территориальные органы министерств и ведомств преобразуют в филиалы без статуса юридического лица и без подразделений.

Оптимизация должна позволить ежегодно экономить до 100 млрд рублей. Сейчас эта сумма ежегодно направляется на повышение жалований чиновников для поддержания зарплат на конкурентном уровне. Татьяна Нестеренко оценила общее количество госслужащих разного уровня в 2,4 млн человек, или 3,3% от общей численности занятого в экономике населения. Таким образом, на 10 тыс. россиян приходится 163 чиновника.

На поощрение федеральных служащих в следующие три года хотят направить 786 млрд рублей, следует из проекта бюджета. В плане госрасходов и доходов на 2019–2021 годы было заложено 637 млрд на мотивацию работников федеральных госорганов, то есть примерно на четверть ниже.

Серьезный настрой

Судя по всему, правительство всерьез нацелилось сокращать численность государственных служащих, предположил руководитель направления «Макроэкономика» Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования Дмитрий Белоусов. Раздутый штат чиновников — это уже национальная проблема, а не только вопрос высоких затрат на их содержание. Дело в том, что федеральные госорганы — неконкурентоспособны на рынке труда.

— Квалифицированные служащие в министерствах получают зарплату переключивателей бумажек в крупных корпорациях. В то же время предполагается, что по своим компетенциям они должны соответствовать уровню инвестиционного консультанта в частных компаниях, — заявил Дмитрий Белоусов.

По этой причине система испытывает острый дефицит в специалистах. Система вознаграждения для госслужащих должна основываться на рыночных реалиях и быть

достойной труда квалифицированного специалиста, согласен эксперт РАНХиГС Владимир Климанов. Впрочем, оценка показателей эффективности работников ведомств, которые отвечают за повышение неосязаемых или сложно считаемых результатов, зачастую не представляется возможной, добавил он.

Молодежь и пенсионеры

Сокращение штата чиновников необходимо проводить одновременно с реформой всей системы госуправления, уверен директор Центра конъюнктурных исследований НИУ ВШЭ Георгий Остапкович. В частности, ведомствам необходимо внедрять собственную гильотину — отказываться от бюрократических практик, предписаний, регламентов, архаичных традиций и т.д. Он полагает, что «уже завтра» можно отменить объявленные на сегодня вакансии и таким образом решить часть проблемы, сократив 5–7% чиновников. Уволенные сотрудники найдут себе применение, добавил Георгий Остапкович. По его мнению, многие из них имеют «запасные аэродромы», и проблема трудоустройства для них не возникнет: возможно, они потеряют в статусе, но материально только выиграют.

Тем не менее оптимизация штата вызовет дисбаланс на рынке труда, уверен Дмитрий Белоусов. В частности, неспециализированным гуманитарным вузам, традиционно поставляющим молодые кадры с невысоким уровнем квалификации в министерства, будет некуда трудоустраивать своих выпускников. Чтобы решить эту проблему, правительству придется придумать, как создать новые рабочие места для молодежи, которой путь в госорганы окажется закрытым.

Другой группой, которая подпадет под сокращения, окажутся работающие пенсионеры, полагает эксперт. По его мнению, численность таких госслужащих достаточно велика. Их продуктивность не всегда на высоком уровне, хотя сокращения пенсионеров создадут дополнительные сложности, в том числе этические.

Ранее в ходе выступления на Московском финансовом форуме глава Сбербанка Герман Греф заявлял, что количество чиновников в России с 2000 года выросло почти вдвое: с 1,2 млн человек до 2,2 млн человек. Глава Минфина Антон Силуанов в ответ на критику заверил, что сокращения стартуют уже в следующем году.

<https://iz.ru/927164/dmitrii-grinkevich-roza-almakunova/vykhod-platnyi-na-sokrashchenie-chinovnikov-za-tri-goda-potratyat-5-mlrd>

ТАСС; 2019.09.30; РАСХОДЫ НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В РФ В 2020 ГОДУ ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО СОСТАВЯТ 1,98 ТРЛН РУБЛЕЙ

Бюджетные ассигнования на финансирование **нацпроектов** в 2020 году составят 1,98 трлн рублей, в 2021 году - 2,22 трлн рублей, в 2022 году 2,69 трлн рублей, говорится в материалах к проекту федерального бюджета РФ на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 гг.

Согласно материалам, на финансовое обеспечение **нацпроекта** «Демография» в 2020 году будет направлено 616,03 млрд рублей, в 2021 году - 634,75 млрд рублей, в 2022 году - 588,25 млрд рублей. Объем финансирования **нацпроекта** «Здравоохранение» в 2020 году составит 299,7 млрд рублей, в 2021 году - 239,95 млрд рублей, в 2022 году - 253,54 млрд рублей. На проект «Образование» выделено 125,93 млрд рублей в 2020 году, 134,71 млрд рублей в 2021 году, 119,25 млрд рублей в 2022 году.

Отмечается, что на национальный проект «Жилье и городская среда» выделено 105,25 млрд рублей в 2020 году, 108,36 млрд рублей в 2021 году, 189,14 млрд рублей в 2022 году. На проект «Экология» будет направлено в 2020 году 87,99 млрд рублей, в 2021 году - 123,02 млрд рублей, в 2022 году - 146,25 млрд рублей. На финансирование проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» направят в 2020 году 104,27 млрд рублей, в 2021 году - 137,4 млрд рублей, в 2022 году - 23,88 млрд рублей.

Согласно материалам к бюджету, на реализацию **нацпроекта** «Производительность труда и поддержка занятости» выделено в 2020 году 6,9 млрд рублей, в 2021 году - 6,9 млрд

рублей, в 2022 году - 7,48 млрд рублей. Объем финансового обеспечения **нацпроекта «Наука»** составит 47,39 млрд рублей в 2020 году, 69,78 млрд рублей - в 2021 году, 96,14 млрд рублей - в 2022 году. На финансирование проекта «Цифровая экономика» выделено 124,2 млрд рублей в 2020 году, 177,89 млрд рублей в 2021 году, 258,04 млрд рублей в 2022 году.

Расходы на **нацпроект «Культура»** в 2020 году составят 14,7 млрд рублей, в 2021 году - 17,83 млрд рублей, в 2022 году - 20,76 млрд рублей. На проект «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» запланировано направить 38,53 млрд рублей в 2020 году, 51,28 млрд рублей в 2021 году, 95,44 млрд рублей в 2022 году. На финансирование **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»** выделено 74,55 млрд рублей в 2020 году, 123,97 млрд рублей в 2021 году, 219,35 млрд рублей в 2022 году.

На реализацию Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры направят 337,22 млрд рублей в 2020 году, 391,89 млрд рублей в 2021 году, 675,4 млрд рублей в 2022 году.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** на заседании кабмина, посвященном рассмотрению проекта Основных направлений деятельности правительства до 2024 года, сообщил, что на национальные проекты и развитие инфраструктуры России в течение трех лет планируется направить более 5,5 трлн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rashody-na-nacionalnye-proekty-v-rf-v-2020-godu-sostavyat-1-98-trln-rublej>

ТАСС; 2019.09.30; В МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО АРКТИКЕ УЧАСТВУЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ 15 СТРАН

Представители 15 стран прибыли в Санкт-Петербург для участия в восьмой международной встрече государств - членов Арктического совета под эгидой Совета безопасности РФ, сообщил журналистам в понедельник пресс-секретарь аппарата Совбеза РФ Евгений Аношин.

«На встрече будут представлены все зарубежные государства, входящие в Арктический совет: Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия, Швеция. От них приехали представители структур, курирующих вопросы безопасности, и научной общественности... Кроме того, на встречу прибыли представители Китая, Индии, Италии, Германии, Республики Корея, Сингапура, Франции и Японии», - сказал он.

Ранее Совбез РФ сообщал, что встреча в течение трех дней будет проходить на борту теплохода, который проследует из Петербурга на остров Валаам в Ладожском озере и обратно. На встрече планируется рассмотреть вопросы международного сотрудничества в области обеспечения стратегической стабильности арктического региона, основные проблемы развития транспортной инфраструктуры в арктическом регионе, а также тематику устойчивого развития Арктики (экологический, социальный и культурный аспекты).

Российскую делегацию на встрече возглавляет секретарь Совбеза Николай Патрушев. В ее состав также вошли представители администрации президента РФ, МИД, Минэнерго, **Минтранса**, МЧС, Минприроды, Минвостокразвития, Федерального агентства по делам национальностей, представители госкорпораций и бизнеса, руководители ряда научных учреждений. Также присутствует специальный представитель президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике Артур Чилингаров.

Участники встречи во главе с Патрушевым в понедельник на Пискаревском мемориальном кладбище возложили венки к могилам ленинградцев, погибших во время блокады города в годы Великой Отечественной войны. Также они посетили Российский этнографический музей, где ознакомились с уникальными предметами культуры и быта

древних народов России. После этого погрузились на теплоход, который взял курс на остров Валаам.

Арктический совет

Международные встречи государств-членов Арктического совета, стран-наблюдателей и зарубежной научной общественности организуются в РФ под эгидой Совета безопасности с 2011 года. Они по традиции проходят в местах, где иностранные участники могут воочию увидеть не только разнообразие и богатство арктической природы России, но и ознакомиться с ходом крупных проектов по освоению Арктики. Прошлая встреча прошла в августе 2017 года в поселке Сабетта на Ямале, где расположены мощности по производству сжиженного природного газа в рамках большого международного проекта «Ямал СПГ».

Арктический совет - межправительственная организация арктических государств, наиболее авторитетный орган по международному взаимодействию в Арктике. Ее членами являются Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия и Швеция. Кроме того, статус постоянных участников совета имеют организации коренных народов Севера, а статус наблюдателей - 13 государств (Великобритания, Германия, Индия, Испания, Италия, Китай, Республика Корея, Нидерланды, Польша, Сингапур, Франция, Швейцария и Япония), 12 неправительственных и 13 международных организаций.

Арктический совет действует с 1996 года, главные направления его работы - защита окружающей среды, сохранение биоразнообразия, включая морское, разработка мер по поиску и спасению в Арктике, всесторонняя поддержка развития коренных народов региона. Штаб-квартира организации находится в Тромсе (Норвегия).

<https://tass.ru/ekonomika/6945137>

ТАСС; 2019.09.30; СИЛУАНОВ НАЗВАЛ ТРАНСПОРТНУЮ ЛОГИСТИКУ ВАЖНЫМ УСЛОВИЕМ РАЗВИТИЯ ЕАЭС

Развитие транспортной логистики и цифровизация являются важными условиями для использования экономического потенциала Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Об этом в понедельник в ходе международного форума «Транзитный потенциал евразийского континента» заявил первый вице-премьер, министр финансов России Антон Силуанов.

«От того, насколько мы организуем на пространстве ЕАЭС логистические, транспортные коридоры, во многом будет зависеть и успех экономик наших стран. Транспорт, так же, как «цифра» - это неременное, обязательное условие для работ интеграционных объединений. Это делается для того, чтобы не было барьеров в передвижении грузов, товаров, людей. Поэтому транспорт - одна из важных составляющих», - сказал Силуанов.

По его словам, «очевидно, что для эффективной работы организации нужна безбарьерная транспортная логистика, а это и есть «цифра». «Принципы субсидирования транспортных перевозок должны быть общими для всех стран ЕАЭС. Чтобы наш перевозчик имел такие же условия перевозки в Казахстане или в Белоруссии, и наоборот», - отметил он, призвав решить вопрос с общими принципами цифровизации во избежание бюрократических проволочек.

<https://tass.ru/ekonomika/6943682>

ТАСС; 2019.09.30; ФАС ПРЕДПИСАЛА МИНТРАНСУ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ЗАЯВКИ НА КОНКУРС НА ПОЧТИ 90 МЛН РУБЛЕЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выдала Минтрансу РФ предписание пересмотреть условия закупок на 89 млн рублей по реконструкции административного здания ведомства. Об этом говорится в сообщении службы.

«Комиссия ФАС России рассмотрела жалобы компаний «Диалог сервис», «Стройресурс» и «РегионСтройСервисАвтоматика» на действия Министерства транспорта России при закупке работ по ремонту административного здания ведомства с ценой контракта порядка 89 млн рублей, - говорится в сообщении. - ФАС России выдала предписание о пересмотре вторых частей заявок, поданных на участие в закупке, а также об устранении нарушений при заключении государственного контракта».

Как поясняется в сообщении службы, ФАС выявила в закупочной документации ряд нарушений, которые могли бы ограничить конкуренцию между участниками тендера.

«В частности, заказчиком были установлены избыточные требования к описанию товаров, предполагаемых к поставке. В проекте контракта некорректно установлен срок действия банковской гарантии и отсутствует обязанность подрядчика в случае отзыва у банка, предоставившего банковскую гарантию, лицензии на осуществление банковских операций, предоставить новое обеспечение исполнения контракта», - уточняется в сообщении антимонопольного ведомства.

<https://tass.ru/ekonomika/6943571>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2019.09.30; СЕНАТОР ОТ КРЫМА ПРЕДЛОЖИЛ КИЕВУ СНЯТЬ ТРАНСПОРТНУЮ БЛОКАДУ ПОЛУОСТРОВА

Сенатор от Крыма Сергей Цеков предложил Украине подумать над полным восстановлением транспортного сообщения с полуостровом - в том числе автобусного, автомобильного, железнодорожного и авиасообщения.

- Нам они этим одолжение не сделают, зато создадут хорошие условия для граждан своей страны, чтобы они могли ездить в Крым на отдых, к родственникам, в деловых целях и прочее, - подчеркнул Цеков в комментарии для РИА Новости.

В Крыму запустили автобусный маршрут до границы с Украиной

При этом сенатор одобрил запуск пассажирских перевозок украинской стороной до границы с Крымом.

- Хотя что-то они делают полезного для своих граждан, - отметил Цеков.

Накануне стало известно, что Украина планирует запустить пассажирские перевозки на границе с полуостровом без восстановления рейсов в сам Крым после ремонта КПП «Чонгар» и «Каланчак» и обустройства станции.

Напомним, движение всех видов транспорта через границу с РК Киев прервал в одностороннем порядке в конце 2014 года.

<https://rg.ru/2019/09/30/reg-ufo/senator-ot-kryma-predlozhit-kievu-sniat-transportnuu-blokadu-poluostrova.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2019.10.01; АВТОБУСАМ ДАЛИ РЕМНЯ; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ

Экскурсионные поездки детей на автобусах должны стать безопаснее. С 1 октября вступают в силу поправки в Правила организованной перевозки группы детей автобусами. Самое же «громкое» новшество - теперь все автобусы с детскими группами должны быть оборудованы ремнями безопасности. И юные пассажиры во время поездки должны быть ими пристегнуты. Раньше автобусы с ремнями требовались лишь при междугородних перевозках детей, на пригородные и городские поездки это правило не распространялось.

Все эксперты, опрошенные «РГ», соглашаются, что использование ремней во время детских поездок повысит безопасность: от ДТП это не спасет, но может уменьшить их последствия. «Меры разумные, - отмечает директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова. - У перевозчиков претензий к этим новшествам нет. Документ продуманный. Неспециализированные компании не станут переоборудовать свои автобусы ради того, чтобы раз в несколько недель перевозить детей, и не станут

участвовать в таких перевозках. По сути, этот бизнес отдали тем, кто профессионально им занимается, кто умеет это делать».

Но возникает и проблема. «Очень трудно, - поясняет Татьяна Ракулова, - заставить детей оставаться пристегнутыми всю поездку. Водитель во время движения следит за дорогой и не может полностью контролировать, что происходит в салоне. А наказывают за это между тем именно шофера, а не сопровождающих детей взрослых. И штрафы весьма ощутимые - 3000 рублей для водителя, до 100 000 рублей для организации-перевозчика.

Здесь, говорят эксперты, надо бы ввести систему как для личных авто. Если пассажир не пристегнут, то штрафуют не водителя, а пассажира. Если когда-либо подобные штрафы введут у нас, то, скорее всего, за сидящего без ремня ребенка наказывать будут его законного представителя. В поездке это взрослый, сопровождающий группу. Однако пока введение такого порядка не обсуждается.

Правила организованной перевозки детей автобусами нужно, по мнению экспертов, совершенствовать и дальше. К примеру, сейчас за любое отклонение автобуса с маршрута перевозчику опять же грозит штраф до 100 000 рублей. «А ведь ситуации бывают разные: ребенку стало плохо, захотел в туалет. А за любой съезд с трассы - штраф, - отмечает председатель Союза пассажиров России, член общественного совета при **минтрансе** Кирилл Янков. - Надо, наверное, более гибко подходить к этим ситуациям».

При подготовке поправок в правила перевозки проводилось публичное обсуждение проекта с предпринимателями. Они обращали внимание и на то, что в документе не приведен алгоритм срочной замены автобуса в случае поломки. Предлагали разрешить проезд автобусов с детьми по выделенным полосам. В окончательный вариант документа все эти пожелания включены не были.

Зато стало проще оформлять документы для поездки. Уведомление о ней в пределах города или пригорода можно будет подавать в ГИБДД не за два дня, как сейчас, а за 24 часа. В междугороднем сообщении - за 48 часов.

Изменены и требования к водителям. Сейчас садиться за руль автобуса с детьми разрешается лишь шоферу, имеющему права категории «D» и непрерывный стаж работы к началу поездки не менее года. Теперь будет допускаться перерыв на месяц за последние 13 месяцев.

<https://rg.ru/2019/09/30/izmenilis-pravila-perevozki-detej.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.01; МЕЛКИМ АВАРИЯМ ПОВЫСИЛИ ЦЕНУ; ВСТУПИЛИ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ЕВРОПРОТОКОЛОМ

С 1 октября расширяются возможности оформления мелких аварий без участия ГИБДД. Максимальный размер компенсации ущерба поврежденному автомобилю теперь может достигать 400 тыс. руб.: такая возможность отныне доступна пользователям мобильного приложения «ДТП. Европротокол». Эксперты ожидают всплеска случаев страхового мошенничества в связи с нововведениями.

С 1 октября вступает в силу новая редакция закона об ОСАГО. Поправки касаются европротокола — оформления без инспектора ГИБДД мелкой аварии с участием двух машины без пострадавших. В России 30% всех ДТП сегодня оформляются без инспекторов.

Отныне максимальная сумма компенсации ущерба, который был причинен в ДТП машине, составляет 400 тыс. руб.— вчетверо больше, чем ранее.

Для того чтобы заявить такой ущерб, необходимо заполнить бумажное извещение о ДТП и сфотографировать повреждения машины с помощью приложения «ДТП. Европротокол»: оно автоматически передаст данные разработчику — Российскому союзу автостраховщиков (РСА). Отослать фотографии в систему обязаны оба участника аварии, поэтому приложение должно быть установлено у них в смартфонах. В остальных случаях

максимальные выплаты по европротоколу ограничиваются, как и раньше, 100 тыс. руб. Водители, у которых есть разногласия по поводу обстоятельств ДТП (о виновнике аварии), тоже могут оформить аварию европротоколом с помощью приложения, но если его нет, только вызвав ГИБДД.

Так называемый безлимитный европротокол раньше был доступен только в Москве, Санкт-Петербурге, Московской и Ленинградской областях: опция в виде эксперимента была введена в 2014 году. Более 800 убытков, по данным РСА, было урегулировано таким образом, однако в союзе называют практику «весьма успешной». Как заявил «Интерфаксу» замгендиректора «РЕСО-Гарантии» Игорь Иванов, водители опасаются использовать упрощенную систему урегулирования убытков, предпочитая вызывать ГИБДД.

Через месяц, 1 ноября, доступным для автомобилистов станет еще одно приложение — «Помощник ОСАГО», которое также позволит оформлять аварии европротоколом. Приложение разрабатывалось Центробанком, весной этого года было передано в ведение РСА. Основное отличие от «ДТП. Европротокол» в том, что бумажные извещения о ДТП заполнять не надо будет: весь процесс, включая фотографирование, будет происходить в автоматическом виде. Оформление аварии будет занимать около 15 минут. «Помощник ОСАГО» будет доступен пользователям портала госуслуг, первое время им можно будет пользоваться только в Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Для запуска приложения нужны новые правила ОСАГО (утверждает ЦБ) и распоряжение правительства (проекты готовятся). РСА, по данным “Ъ”, настаивает на принятии еще одного постановления, в котором будут расписаны полномочия и обязанности участников процесса, но вопрос о выходе этого документа остается открытым. Обе программы первое время будут работать параллельно, но затем их объединят, пояснял ранее IT-директор РСА Алексей Самошин. Отметим, что в Appstore у приложения «ДТП. Европротокол» рейтинг 1,2 из 5, в Play Market — 1,7 из 5: многие пользователи жалуются на неудобство и нестабильность софта.

«Два приложения с похожими функциями, постоянно меняющиеся правила — все это создаст в головах людей определенную путаницу,— считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.— РСА нужно более понятно разъяснять населению, как и при каких условиях все эти программы будут работать. А пока автомобилисты будут относиться к новой опции с опаской, ничего глобально не поменяется. А вот мошенники в связи с расширением возможности европротокола наверняка активизируются. Уверен, что скоро мы увидим всплеск числа заявляемых убытков по европротоколу в «токсичных» регионах».

1 октября вступило в силу постановление правительства №1196, изменяющее правила организованной перевозки детей автобусами. Введено обязательное требование по использованию ремней безопасности независимо от того, следует автобус по городу, в пригороде или между городами. Правило касается только заказных автобусов: при пользовании общественным транспортом ремни не обязательны. Сопровождающие отныне обязаны проверять, пристегнулись ли дети, не ходят ли они по салону во время поездки. Кроме того, организаторы перевозки обязаны за 24 часа уведомить Госавтоинспекцию о планируемом передвижении автобуса в городе или пригороде и за 48 часов — если перевозка междугородная. Раньше уведомление подавалось за двое суток во всех случаях. Нарушение правил перевозки детей, согласно ст. 12.23 КоАП, чревато штрафом в 100 тыс. руб. для юрлиц.

<https://www.kommersant.ru/doc/4110392>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-virosla-maksimalnaya-summa-viplati-po-evroprotokolu--2019-10-01/>

ВЕДОМОСТИ; КСЕНИЯ ВИРЧЕНКО; 2019.10.01; «ЯНДЕКС.ДРАЙВ» ЗАПУСТИЛ АРЕНДУ ЭЛЕКТРОКАРОВ В МОСКВЕ; ЗАРЯЖАТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СЕРВИС БУДЕТ САМ

«Яндекс.Драйв» начал предлагать московским клиентам в аренду электромобили Nissan Leaf, сообщила компания. Это первый опыт работы «Яндекс.Драйва» с электрокарами в России, уточнил его представитель.

«Яндекс.Драйв» наряду с «Делимобилем» – два крупнейших сервиса каршеринга в России. По данным «Яндекс.Драйва», в его парке 15 000 машин. У «Делимобиля», по данным его пресс-службы, – 12 500.

30 сентября в парке «Яндекс.Драйва» появилось 30 электрокаров. Их можно взять в аренду на полчаса, час и полтора часа. Если автомобиль нужен менее чем на 30 минут, сервис предлагает тариф, аналогичный системе «Яндекс.Такси»: стоимость поездки рассчитывается по расстоянию до пункта назначения.

Перемещение на Nissan Leaf возможно на всей территории столицы и за ее пределами, но вернуть машину нужно внутри Садового кольца. Зарядкой электромобилей займется сам «Яндекс.Драйв»; если машина разрядится во время поездки, к пользователю пришлют эвакуатор, который доставит электрокар к зарядным станциям. По данным городского Единого транспортного портала, плата за пользование электрозарядной инфраструктурой города Москвы до января 2020 г. не взимается.

Представители сервиса обещают, что цены на аренду электрокаров не будут отличаться от цен на обычные автомобили. По оценке Сбербанка, в 2018 г. средняя цена поездки каршерингом в России составила 260 руб. Как для «Яндекс.Драйва» различается стоимость эксплуатации электрокара и обычного автомобиля, его представитель раскрыть отказался.

В России электрокары менее выгодны для транспортных сервисов, чем обычный каршеринг, считает сооснователь фонда «Городские проекты» Максим Кац. Такие машины, по его словам, немного дороже и обслуживать их сложнее в том числе из-за того, что машинам требуется частая подзарядка. «Чтобы это направление развивалось, город должен его субсидировать», – считает Кац.

Мэр Москвы Сергей Собянин сообщил 30 сентября, что в Московскую городскую думу будет внесен проект закона об освобождении электромобилей от уплаты транспортного налога. Кроме того, бюджетные субсидии при покупке электромобилей для использования в каршеринге или такси будут увеличены в 2 раза по сравнению с субсидиями на покупку традиционных автомобилей.

Сейчас в Москве в зоне платных парковок всего 40 зарядных станций, сообщил представитель городского департамента транспорта. «До конца 2019 г. планируется подключить в общей сложности порядка 150 станций», – сообщал ранее заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов. Представитель департамента транспорта уточнил, что в 2020 г. совместно с ПАО «Россети» город планирует установить 120 быстрых зарядных станций для электромобилей, где время зарядки в среднем составит 30 минут.

По словам представителя «Яндекс.Драйва», опыт тестирования показал, что полная зарядка Nissan Leaf занимает 7–8 часов. «Мы, конечно, хотим, чтобы городская инфраструктура зарядных станций для электромобилей расширялась, – говорит он. – Пока на территории Москвы их мало».

Эксплуатацию электрокаров в других городах «Яндекс.Драйв» пока не планирует. «Развитие электроавтомобилей в каршеринге во многом опирается на инфраструктуру – зарядные станции. Если в других городах она будет развиваться, как в Москве, мы рассмотрим такую возможность», – говорит представитель компании.

До сих пор в России примеры эксплуатации электромобилей в каршеринге были единичными. Осенью 2017 г. YouDrive ввела в свой автопарк электрокары BMW i3.

Сейчас, по словам представителя компании, у нее семь таких машин. На вопрос о планах наращивания парка электромобилей представитель сервиса не ответил.

В 2018 г. о намерении предложить пользователям в Краснодарском крае электрические Renault Twizy объявил «Делимобиль», но пока сервис не запущен, уточнила его представитель Алена Балакирева. Ранее «Делимобиль» называл неразвитость сети зарядных станций одной из причин, которые сдерживают полноценный запуск электрокаршеринга в Москве. «Должно быть не 100, а тысячи зарядных устройств в масштабе столицы», – говорил осенью 2018 г. ТАСС вице-президент «Микро капитал групп», в которую входит «Делимобиль», Мухит Сейдахметов. Но интерес к электромобилям есть, прежде всего экономический, чтобы меньше зависеть от цен на бензин, добавлял он.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/09/30/812405-yandeks-draiv>

ТАСС; 2019.09.30; ПАССАЖИРООБОРОТ АВТОТРАНСПОРТА В РОССИИ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 0,4% В 2019 ГОДУ

Пассажиरोоборот автомобильного транспорта в 2019 году может составить 123,7 млрд пассажиро-километров, что на 0,4% выше, чем в 2018 году. Это следует из материалов к проекту бюджета РФ, внесенному в Госдуму.

«В 2019 году пассажирооборот ожидается в объеме 123,7 млрд пассажиро-километров с ростом на 0,4%», - отмечается в документе.

Пассажирооборот автотранспорта в 2018 году составил 123,2 млрд пассажиро-километров, что на 5% ниже уровня 2017 года. Автобусами общего пользования (включая заказные и туристические) и легковыми такси перевезено 10 млрд 949,6 млн пассажиров (97,5% к уровню 2017 года).

«В 2024 году прогнозируется увеличение пассажирооборота по сравнению с 2018 годом на 8,7%, количество перевезенных пассажиров увеличится на 5,3% по сравнению с 2018 годом», - отмечается в материалах.

<https://tass.ru/ekonomika/6946066>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.09.30; МЭР МОСКВЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Власти Москвы внесут в столичный парламент законопроект об освобождении владельцев электромобилей от уплаты транспортного налога. Об этом сообщил мэр столицы Сергей Собянин в ходе осмотра новых электромобилей каршеринга «Яндекс.Драйв».

«Чтобы стимулировать развитие электромобилей, мы в ближайшее время внесем в Думу закон об освобождении от налога на транспорт для электромобилей и увеличим субсидии для каршеринга и такси по закупке этого вида транспорта», - сказал С.Собянин.

Как поясняется в материалах пресс-службы мэрии, размеры бюджетных субсидий при покупке электромобилей для использования в каршеринге или такси будут увеличены в два раза по сравнению с размерами субсидий при покупке автомобилей, работающих на топливе.

<https://www.mskagency.ru/materials/2932089>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; МОСКВИЧИ СМОГУТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА РАБОТУ СВЕТОФОРОВ С ПОМОЩЬЮ QR-КОДОВ

Москвичи смогут пожаловаться на плохую работу светофоров, для этого столичные светофоры начали оборудовать QR-кодами, до конца года таблички с QR-кодами появятся на 14 тысячах светофоров, сообщил журналистам заместитель руководителя столичного Центра организации дорожного движения Дмитрий Горшков.

«Сейчас ЦОДД устанавливает специальные информационные таблички, на этих табличках есть специальный QR-код. Любой человек, который не доволен работой

светофора, ему не нравится, сколько секунд нужно ждать для перехода улицы или светофор некорректно работает, любая жалоба может быть оставлена с помощью этого QR-кода», - сказал Горшков.

Он отметил, что для того, чтобы оставить жалобу не нужно специальное приложение, достаточно просто просканировать телефоном код.

«Тут же телефон предложит перейти по ссылке в браузере, вы переходите по этой ссылке, и там появляется форма, в которой можно заполнить, что не нравится в этом светофоре», - рассказал Горшков.

Он также подчеркнул, что это позволяет быстро идентифицировать светофор, поскольку они все пронумерованы, и понять, какие изменения необходимы.

«Данная заявка автоматически попадает в нашу систему учёта заявок и принимается незамедлительно в работу. Это позволит в онлайн общаться с жителями, принимать незамедлительные меры», - сказал Горшков.

Он добавил, что до конца года такими информационными табличками оборудуют более 14 тысяч городских светофоров. «Всего до конца года мы установим более 14 тысяч таких табличек. Они будут устанавливаться на всех регулируемых пешеходных переходах города», - сказал Горшков.

<https://ria.ru/20190930/1559267288.html>

ТАСС; 2019.09.30; РОСТЕХНАДЗОР ПРИЗНАЛ СТАНЦИИ ФРУНЗЕНСКОГО РАДИУСА МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ГОТОВЫМИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ

Ростехнадзор завершил проверку готовности трех новых станций «Проспект Славы», «Дунайская» и «Шушары» Фрунзенского радиуса метрополитена Санкт-Петербурга, сообщил ТАСС в понедельник руководитель Северо-Западного управления ведомства Константин Давыдов.

«Для того чтобы уложиться в намеченные сроки, сотрудники Северо-Западного управления Ростехнадзора накануне работали без выходных, а также в ночное время. Исполнительная документация, насчитывающая более 12 тыс. документов, проверена на соответствие требованиям проектной документации. Ранее выявленные нарушения, указанные в предписании от 30 августа 2019 года, устранены. Заказчику выдан акт без замечаний», - сказал Давыдов.

Проверены системы безопасности пассажиров, безопасности движения поездов, системы автоматической противопожарной защиты, системы гражданской обороны и антитеррористической защищенности, а также системы вентиляции, вертикального транспорта, системы водоснабжения и водоотведения станций и перегонных тоннелей. Допущены в эксплуатацию системы энергоснабжения и энергосбережения.

В сентябре губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов посетил три новые станции, после чего сообщил, что их открытие снова переносится, они пока будут работать без пассажиров в тестовом режиме. По его словам, это было необходимо для наладки и тестирования всех систем для безопасности граждан.

Строительство объектов велось с 2013 года. Фрунзенский радиус расположен в южной части Фрунзенско-Приморской (пятой) линии Петербургского метрополитена. Участок проходит вдоль улицы Бухарестской во Фрунзенском районе, его пропускная способность составляет 40 пар поездов в час, планируемый объем перевозок на первом этапе эксплуатации - 997 тыс. пассажиров в сутки. Совокупная стоимость контракта на выполнение работ составила 33,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/6946203>

ТАСС; 2019.09.30; ДАГЕСТАНСКАЯ КОМПАНИЯ ГОТОВА ВЛОЖИТЬ 70 МЛН РУБЛЕЙ В СИСТЕМУ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА

Дагестанская компания ООО «Цифровизация» готова инвестировать более 70 млн рублей в перевод общественного транспорта на всех городских и межмуниципальных маршрутах на безналичную систему оплаты проезда, сообщил ТАСС в понедельник заместитель гендиректора компании Мурад Гусейнов.

«Мы готовы полностью охватить межмуниципальные и внутригородские пассажирские перевозки системой безналичной оплаты, чтобы эта система заработала в полной мере. Ориентировочно это (объем инвестиций - прим. ТАСС) может быть более 70 млн рублей, это зависит от количества транспортных средств. Пока мы рассчитываем на 2,5-3 тыс., но, если брать междугородние маршруты, это может быть до 4 тыс. транспортных средств», - сказал Гусейнов.

По его словам, в настоящее время компания прорабатывает проект с предприятиями, осуществляющими пассажирские перевозки в Дагестане, а также с министерством труда и социального развития республики для уточнения льготных категорий пассажиров. При условии прохождения необходимых конкурсных процедур к реализации проекта компания намерена приступить в следующем году.

О планах по переходу на безналичную оплату проезда в общественном транспорте Дагестана сообщалось в начале года. Проект должен стать частью программы «Безналичный Дагестан», которая реализуется в рамках соглашения правительства республики со Сбербанком. Планируется, что жители Дагестана смогут платить за проезд с помощью банковской карты, телефона, а также транспортной карты.

<https://tass.ru/ekonomika/6946745>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.01; «ВСЕГДА И ВО ВСЕМ ГДЕ-ТО ЕСТЬ ВИНОВАТЫЕ»; ГЛАВА ОАО РЖД ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ О ТАРИФАХ, СТРОЙКАХ И КВАНТАХ

ОАО РЖД не будет инициировать изменения в тарифе на грузоперевозки в 2020 году, считая долгосрочную программу развития до 2025 года сбалансированной. О дальнейших планах по пересмотру тарифов, которые руководство монополии обдумывает уже сейчас, но ввести собирается не ранее 2026 года, проблемах недискриминационного доступа к инфраструктуре, смежных бизнесах и квантовых технологиях «Ъ» рассказал гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров.

— Начинается тарифная кампания на 2020 год, и в прошлом году накануне обсуждения тарифов как раз выяснилось, что для реализации долгосрочной программы развития (ДПР) до 2025 года не хватает средств. Есть ли такая потребность сейчас и за счет чего она может быть реализована?

— В этом году я не могу сказать, что тарифная кампания вообще будет. Объясню почему. В ходе дебатов, которые предшествовали подписанию нашей долгосрочной программы развития председателем правительства, были приняты очень сложные, но сбалансированные решения. Они отражены в программе. С ФАС и с потребителями мы договорились, что тарифы зафиксированы в рамках ДПР до 2026 года по принципу «инфляция минус» и мы будем этого придерживаться. Есть технические решения по пассажирским перевозкам и еще ряд составляющих, которые нужно оформить документально,— это задача ФАС, но дискуссии об увеличении тарифа — наверное, ключевой момент — мы не поднимаем. Мы считаем, что все решения приняты. И всем участникам их просто нужно выполнять.

— Но де-факто в прошлом году были введены дополнительные надбавки — экспортная, к плате за порожний пробег. Такого рода дополнительные коэффициенты вводиться будут?

— Эти надбавки и уточнения родились не на пустом месте и как раз сделали ДПР сбалансированной. Изменились внешние условия, причем не за один день, а достаточно

постепенно, и мы должны были эти изменения зафиксировать на более длительный период. Мы помним, например, что в прошлом году объективно имело место повышение НДС. Это решение нужно было учесть в программе. Мы обсудили и дали предложения. Вопросы по экспортным надбавкам тоже обсуждались: дискутировали, какие направления движения нужно стимулировать. Расчеты делались в том числе исходя из изменения стоимости валюты, конъюнктуры рынка. Все пришли к выводу, что баланс правильный.

Мы все время говорим о балансе интересов, а не о том, что нужно ОАО РЖД.

ОАО РЖД продукт в конечном итоге не производит: мы являемся перевозчиком того, что производят все остальные.

И понимаем, что должны участвовать в этой общей цепочке, не выбиваться и создавать условия. Мы полностью придерживаемся позиции, что решения должны быть долгосрочными, понятными, взвешенными. Поэтому сейчас считаем невозможным говорить об изменении тарифов в рамках ДПР.

— То есть средства, привлеченные в прошлом году через дополнительные надбавки для балансировки ДПР, достаточны и подобного в этом году не будет?

— Мы считаем, что договоренности нужно выполнять. В течение этого года произошел ряд изменений. Изменились направления движения по сети, изменилась конъюнктура, не очень хорошо обстоят дела с экспортной продукцией, у нас меняется структура перевозки нефтяных грузов... Несмотря на это, мы обязаны выполнять программу и не менять ни тарифной, ни другой составляющей.

— Есть ли вероятность отмены экспортной надбавки до окончания срока действия ДПР?

— Вероятность есть всегда. Например, угольщики выходили с предложениями о скидке по ряду направлений. Между тем в восточном направлении сегодня не проехать — конъюнктура рынка самая комфортная, и было бы странно, если бы на этом наиболее загруженном направлении мы снижали стоимость. Нам нужно его развивать, вкладывать средства, тариф у нас используется прежде всего на инвестиционные нужды. Возникает парадокс: угольщики, с одной стороны, говорят: давайте снизим надбавку, а с другой — выполните инвестпрограмму, хотя эти вещи напрямую связаны.

Западное направление при, казалось бы, невыгодной конъюнктуре рынка угля у нас шло с приростом, а вот южное направление проседало. Поэтому мы пришли к выводу, что на южном направлении экспортную надбавку целесообразно обнулить. Сначала обнулили на два месяца, и это сразу дало прирост 30%. В итоге продлили скидку до января следующего года. Дальше будем смотреть на развитие конъюнктуры.

— Я правильно вас поняла, что пока не планируется сокращение ДПР в связи с изменениями экономической ситуации?

— Да, несмотря на изменяющуюся ситуацию, мы считаем, что все параметры, которые в ней заложены, должны быть сохранены. Это в том числе инвестпрограмма, закупка локомотивов. В ряде случаев, когда угольщики ставят вопрос о скидках, это выглядит не очень корректно, потому что сначала они говорят о долгосрочных договоренностях, прогнозируют рост объемов перевозки, а потом ситуация меняется.

Мы же не очень большие специалисты в стоимости угля и конъюнктуре. Когда мы развиваем мощности, мы ориентируемся на позицию угольщиков. Соответственно, они должны воспринимать такое долгосрочное тарифообразование как один из элементов ship-or-pay. То есть мы договорились — едем, вы нам даете объемы. Даже если коллеги не отгружают, это уже влияет на нашу программу: мы вложили инвестиции в развитие инфраструктуры и должны их окупать, поэтому давайте вместе придерживаться правил.

— Будет ли преysкурant 10–01 глобально пересмотрен до окончания действия ДПР?

— Преysкурant устарел: изменились технологии, изменились страна, месторасположение грузов, направления перевозки.

Многие тарифные схемы были выстроены исходя из системы перекрестного субсидирования отдельных перевозок. Соответственно, требуется их уточнить, и такую работу нужно, с нашей точки зрения, вести постоянно.

Другое дело, когда принимать окончательные решения?

До 2025 года модель сбалансирована и менять ее нецелесообразно.

Если, конечно, не произойдет каких-то объективных изменений, но в этом случае, наверное, будут приняты соответствующие законодательные решения, которые в рамках ДПР придется оценить и дать им какое-то ценовое или иное осмысление.

— Что именно может измениться?

— У нас есть ряд предложений по изменению подходов к образованию прейскуранта при перевозке металла и сырья для него. Исторически все перевозила железная дорога, и на этом строились тарифные схемы: дешевое сырье и дорогая готовая продукция. Раньше все это регулировалось Госпланом. Сегодня из-за высокой стоимости перевозки черных металлов они уходят на автотранспорт, мы проигрываем в конкуренции, нам остается дешевое сырье. Формируется дисбаланс: мы обязаны везти сырье, а обязательств, что нам отдадут металл для перевозки, нет,— возникает тарифный разрыв, перекрестное субсидирование.

Мы предлагаем это перекрестное субсидирование внутри металлургической отрасли схлопнуть. ОАО РЖД — перевозчик и не должно брать на себя риски перекрестного субсидирования. Я в свое время не понимал, почему металл уходит на автодорогу, почему несколько тысяч километров его выгоднее везти грузовиками. Мне говорили, что прейскурант железной дороги невыгодный. Теперь я это вижу — так давайте выравниваем. И тогда металл будет везти по железным дорогам гораздо дешевле. Да, поднимется стоимость сырья. Но при этом нагрузка на потребителей не увеличится — вся операция выйдет в ноль.

— Но как же быть с компаниями, которые торгуют преимущественно рудой и не продают конечный продукт? Получается, что тот, кто выдает больше конечного продукта, станет бенефициаром схемы, а те, кто торгует рудой, получат существенное повышение платежей.

— Важный вопрос. По ряду направлений так действительно исторически сложилось. Мы считаем, что в этих случаях нужно создать максимально комфортные условия по использованию существующих производств, предусмотреть механизмы хеджирования рисков. Но если мы оставляем существующий тарифный подход, то развиваться месторождения будут исходя из транспортной составляющей, а нам нужно, чтобы каждый инвестор четко понимал, какими будут его затраты на перевозку. Нам постоянно говорят: вы все делаете в последний момент. Сейчас мы предлагаем системные, стратегические решения за пределами ДПР. То есть с 1 января 2026 года.

— Есть ли какие-то примеры подобных предложений? Например, есть проблема перевозки щебня, каков новый тарифный подход к ней?

— Я бы вернулся к вопросу в целом о прейскуранте и о том, нужно ли его улучшить. Нужно. Сегодня мы многие вещи заказываем в электронном виде, в несколько кликов. Прейскурант должен работать так же, по принципу электронного калькулятора, на котором в ответ на запрос «перевезти из точки А в точку В» появляется стоимость. Мы для себя видим, что калькулятор будет автоматически рассчитывать тариф на перевозку конкретного груза по конкретному маршруту с учетом дополнительных потребностей клиента.

Прейскурант должен стать проще и в то же время обеспечивать индивидуальный подход к каждому потребителю. Когда мы идем от средней цены, это не всегда точно отражает ситуацию. Разные участки дорог отличаются по ряду параметров, по затратам на их содержание. Мы более определенно сможем сказать: этот маршрут выгодный, этот

невыгодный, здесь нужно за одну и ту же продукцию заплатить чуть больше, а там меньше.

— То есть тариф должен быть поставлен и в зависимость от конкретного участка инфраструктуры, а не только от километража, веса и характера груза?

— Да. Конкретная стоимость выставляется на конкретный участок. Москва—Санкт-Петербург, например, или любой другой. То есть не в целом «3,5 тыс. км от Москвы», а детальный расчет. Мы смогли бы более четко давать скидки.

Возвращаясь к перекрестному субсидированию, металл у нас относится к третьему классу с самой высокой стоимостью перевозки. Мы считаем, что эту цифру нужно снижать. Мы могли бы и еще немного снизить тарифы на грузы второго класса, при этом поднять на грузы первого класса — там, где перевозка осуществляется ниже полной себестоимости. У нас зачастую возникает парадокс: чем больше мы везем, тем ниже доходность.

— Вы выступаете за увеличение тарифа на перевозку угля?

— Я выступаю за изменение тарифа на перевозку угля.

— Каким именно образом? Есть, например, предложения от угольщиков ориентироваться на рыночную стоимость, на калорийность угля...

— Мы не игрок угольного рынка — мы перевозчик. У нас перевозка, допустим, стоит 1 руб., выше — убытки, ниже — дополнительные доходы. Как мы можем привязаться к рыночной стоимости угля? Если она будет выше, мы будем работать с большей доходностью, а если меньше — то работать в убыток? Мы как раз и пытаемся донести до угольщиков, что такая взаимосвязь очень сложная. Кстати, среди них нет единой позиции, часто их предложения не совпадают, а в ряде случаев кардинально расходятся. В наших дискуссиях с ними мы спрашивали, что если, допустим, южное направление не едет, но мы сделали все инвестиции под обещания дать объемы, кто должен нести этот риск? Угольщики говорят: «Не мы». А тогда под кого мы строили инфраструктуру? Получается, что мы такие же проигравшие, и еще вопрос, кто проигрывает сильнее.

Среди угольщиков есть компании, которые готовы платить больше. Они к нам приходят и говорят: «Мы готовы оплатить инвестиционный тариф для того, чтобы провезти больше и взять на себя риск». Такие предложения в наш адрес — это очень серьезный шаг вперед.

— А как все же ОАО РЖД предлагает изменить тарифы на уголь?

— Во-первых, уголь возится на разные расстояния. Можно было бы при дальних перевозках не применять понижающий коэффициент. Это в основном экспорт, и здесь тариф должен быть выше, поскольку направление выгодное. И, наоборот, дать скидку на короткие расстояния. Это в основном внутренние перевозки, и было бы правильно так поддержать экономику страны.

Сейчас существует огромное количество механизмов поддержки экспортных производителей. Взять, к примеру, экспорт зерна, там принято решение о субсидировании ставки перевозки. Мы знаем, как перевозить, и готовы работать над снижением себестоимости, отвечать за скорость оборота вагона. Но за рынок угля, за его стоимость мы не можем отвечать. Поэтому, если государство считает нужным эти перевозки поддержать, пусть поддержит не нас, а производителей.

— Путем субсидирования перевозок на большие расстояния?

— Возможно, таким образом. Еще нужно обратить внимание на всю транспортную цепочку. Мы всего лишь один из ее элементов, мы выставляем только стоимость инфраструктуры. А еще есть операторы, которые взимают плату за вагоны, и эта плата за последние несколько лет очень серьезно выросла, в три с лишним раза. Соответственно, если бы другие коллеги, те же стивидоры, предприняли что-то для снижения стоимости своих услуг, общий транспортный баланс мог бы стать более комфортным. Мы за распределение рисков.

— Предложение по повышению тарифов на дальние расстояния уже оформлено?

— Нет. Возвращаясь к вышесказанному: программа до 2025 года сбалансирована, поэтому изменения возможны только либо при взаимном согласии, либо за рубежом 2026 года.

— Кузбасс сформулировал свои предложения по скидкам на северо-западном направлении. Как вы настроены относительно этой скидки и просили ли ее другие угольные регионы, например Хакасия?

— Вообще, у нас предложения по скидкам выдвигают не регионы, а отправители, и каждую скидку мы очень внимательно рассматриваем. Нам важно, чтобы коллеги брали на себя финансовую ответственность в лице конкретного грузоотправителя. По разным сегментам в этом году у нас работает около 40 скидок, что дает возможность увеличить нашу грузовую базу. В основном это, конечно, высокодоходные грузы. Вы почему-то спрашиваете только про угольщики, это не очень справедливо: конечно, у нас 44% грузооборота — это угольщики, но эти 44% дают всего 20% дохода ОАО РЖД. Остальной же доход формируется за счет других грузов. Вот такое перекрестное субсидирование.

— Сейчас на рынке зерна образуется новый консолидированный игрок в лице ВТБ, который собрал большие активы в разных элементах транспортной цепочки и торговли. Ведете ли вы переговоры с ВТБ о льготных условиях перевозки на условиях консолидации отправок?

— Мы готовы рассматривать любое предложение от любого участника, в том числе от ВТБ, консолидированную позицию тоже, но ее пока нет. Мы всегда говорим о том, что некая правильная степень укрупнения, консолидации и координации для нас в ряде случаев удобна.

— Какой позиции сейчас ОАО РЖД придерживается по вопросу take-or-pay и приоритетов на железной дороге? Появлялось много предложений реализации этого принципа. Как, на ваш взгляд, можно их ввести и никого не обидеть?

— Начну с названия — на мероприятии в Кузбассе, когда один из выступавших сказал «take-or-pay», Владимир Владимирович Путин его поправил: «ship-or-pay», поскольку речь идет о перевозке. Вы спрашиваете: «Можно ли никого не обидеть?» Вопрос философский. Мы будем стараться, чтобы все только выиграли, но найти такую конструкцию сложно.

И здесь нужно начать не с ship-or-pay, а с вопросов недискриминационного доступа. Они должны быть детально прописаны. Это наша совместная с ФАС позиция. Ряд социальных перевозок должны иметь приоритет. Приведу в качестве примера наводнение. Ни у кого не вызывает сомнения, что гуманитарные грузы, грузы, необходимые для восстановления, нужно везти в первую очередь. Но это нигде не зафиксировано.

Другой пример в отношении ship-or-pay: коллеги строят порт, просят выдать им технические условия на некий объем, достаточно большой. Но когда мы задаем вопрос про гарантии этого объема, в ответ слышим: «Мы гарантируем уже тем, что мы строим». Следом приходит еще один участник, который планирует рядом строить другой порт с другой номенклатурой и также хочет технические условия на свой объем. Мы выдаем и ему. Но предыдущий участник говорит: постойте, вы же мне обещали, что проедет такой-то объем. Мы объясняем: вы же не даете нам гарантии! Если какой-то монопродукт не поедет, вся наша инфраструктура, которая стоит миллиарды, не будет использоваться. Кто будет нести ответственность за это? Нам нужен принцип ship-or-pay. Потому что это огромные риски, и мы не можем их брать на себя в одностороннем порядке.

— А что по инвестиционному тарифу?

— У нас около четверти дорог работает в режиме ограниченной пропускной способности. Если кто-то готов совместно с ОАО РЖД вложиться для того, чтобы решить эту проблему, мы полагаем, что это разумный подход, и должны создать условия. Но есть один тонкий момент — несправедливое ограничение уже имеющихся участников. Когда строится новая инфраструктура и коллеги создают ее под себя от начала до конца, мы

готовы в этом участвовать. Когда же создаются условия, ухудшающие положение уже имеющихся участников, это несправедливо.

— Как идут переговоры с «Сибантрацитом» по Северомуйскому тоннелю-2?

— Мы обсуждаем этот вопрос и считаем, что тоннель мог бы быть построен на условиях концессии.

— Это когда **Росжелдор** — концедент, проектная компания — оператор, а по истечении срока концессии **Росжелдор** передает инфраструктуру в уставный капитал ОАО РЖД?

— Конструкция еще сложнее. Там концессия с арендой. Концедент — **Росжелдор**, концессионер — компания, представляющая интересы «Сибантрацита». Она как концессионер построит тоннель, передаст его в аренду ОАО РЖД, поскольку лучше эксплуатанта, чем мы, нет. Но если концессионную схему мы в общих чертах представляем, то, как обеспечить приоритетный пропуск грузов, пока решения нет. Мы направили свои предложения в **Минтранс**, в ФАС, но все еще находимся на стадии обсуждения. Пока мы не видим, как обеспечить с учетом концессии недискриминационный доступ других участников.

— Но сейчас же в проекте постановления так и прописано: такие грузы имеют некий приоритет — где-то в середине списка приоритетных грузов.

— Существует несколько документов: есть документ Минэкономики по инвестиционным тарифам, есть текст ФАС... Круг вопросов один и тот же, механизмы решения приблизительно одни и те же, но пока не урегулированы. Большинство коллег говорят, что необходимо все эти вопросы очень серьезно доработать. Мы согласны, но в части инвестиционного тарифа, мне кажется, можно было бы двигаться быстрее.

В случае с «Сибантрацитом», если построить второй тоннель, произойдет увеличение пропускной способности. Но только в одном месте, а в другом не произойдет. Возможны и иные варианты. Есть порт, подъездные пути забиты, обычным маршрутом больше не провезешь. Участники порта говорят, что готовы построить альтернативный путь, если им дадут индивидуальный тариф — пониже. Такой вариант можно реализовать через инвесттариф.

Но если в порту грузоотправителей восемь, а готов вкладываться только один? В случае если оставшиеся семь готовы платить инвесттариф, это и будет недискриминационный доступ. А если инвестор скажет, что построил для себя, и не пустит других? Это инфраструктура общего пользования, и к ней должен быть общий подход. Мы же услугу оказываем точно так же, не выбирая кого-то индивидуально. Сейчас используется понятный для всех принцип: если есть ограничение, объем для всех срезается пропорционально. И в отношении инвестиционного тарифа правила должны быть такими же очевидными.

— А что будет, если «Сибантрацит» просто построит Северомуйский тоннель-2 на свой страх и риск? Они и технику уже закупили, приступили к работам...

«Сибантрацит» вооружился щитами для проходки Северомуйского тоннеля-2

— Построить можно, но тоннель должен быть к чему-то присоединен. Есть масса нюансов, оптимизацию и удешевление этого процесса можно обеспечить только вместе.

— Появились новости о том, что урезается инвестпрограмма, в том числе по БАМу и Транссибу, и это связано с деятельностью подрядчиков. Можете объяснить, в чем проблема?

— Цифры несколько другие, нежели назывались. Инвестпрограмму предполагается сократить на 57 млрд руб. При этом часть средств сокращается в процессе реализации проекта. Принцип планирования всегда один: по объектам-аналогам закладываем определенную цифру. Потом проектируем, и в процессе строительства получаем итоговую цифру. По ряду объектов произошла ровно такая процедура.

Далее — есть разные факторы, которые влияют на процесс стройки. Мы перераспределяем средства внутри инвестпрограммы на другие объекты, не менее

важные, которые также включены в ДПР. Ключевой принцип — ни один производственный показатель не пострадает. Все, как обещали. Мы уже в этом году, на год раньше, чем планировалось, выполним объем перевозки по БАМу и Транссибу — 113 млн тонн. А достроим объекты в следующем году. При этом мы перераспределили часть средств, в том числе на тот же БАМ и Транссиб, только не на стройку, а на закупку локомотивов. Это та же инвестпрограмма, тот же дальневосточный полигон, и закупкой локомотивов мы точно так же улучшим наши показатели. Определенные проблемы с подрядчиками у нас есть, но это у всех, наверное.

— Насколько серьезны эти проблемы?

— Некритично. В рамках плановой производственной работы.

— То есть информация, что в ОАО РЖД произойдет серьезная реформа строительной деятельности, неверна?

— Изменение и уточнение формата строительной деятельности у нас ведется постоянно. Сейчас само государство работает над тем, как усовершенствовать строительные технологии. Мы активно участвуем. Новые технологии, новые нормативные документы... Мы понимаем, что нам нужно сделать, чтобы работать лучше, качественнее, эффективнее, но связаны ли этих два процесса — нет.

— Какие подрядные организации что-то сделали не так? Есть ли виноватый?

— Всегда и во всем где-то есть виноватые.

— Не назовете?

— Я не считаю, что кто-то настолько отличился, чтобы его захотелось отдельно отметить.

— Будут ли по итогам сменены какие-то подрядчики на БАМе?

— Подведем итоги и посмотрим.

— Есть ли сложности с реализацией проекта Кызыл—Курагино? Местные власти грозят отозвать лицензии на месторождения, где ничего не добывается, поскольку ветка не построена... Следует ли ожидать затягивания сроков?

— Проект идет по графику. Не так давно первый вице-премьер Антон Силуанов был в Туве, там были представители концессионера, и я присутствовал, мы еще раз подтвердили намерение по работе в этом направлении, коллеги дали финансовые гарантии. Я считаю, что проект движется.

Сейчас он рассчитан на 15 млн тонн грузов, но уже видно, что объем перевозки может быть больше. Инвестора на сегодняшний момент устраивает объем, который есть. Но с позиций государства могут иметь значение дополнительные лицензии, дополнительный объем. Мы готовы провести анализ и попросили Антона Германовича (Силуанова.— “Ъ”) сформулировать такое поручение. Если государство посчитает, что лучше будет строить с заделом, проект может стать более объемным.

— Сообщалось, что мощность может удвоиться, а затраты по второй части будет нести государство.

— Это нужно обсуждать. Сейчас необходимо более детальное изучение — на перспективу.

— А когда будет какая-то ясность?

— Я думаю, через несколько месяцев. Повторюсь, проект не стоит — по заключенному концессионному соглашению он активно движется вперед.

— Как идут работы над Северным широтным ходом (СШХ)?

— Все действия, прописанные в концессионном соглашении, выполняются.

— Не пересмотрена его прогнозная загрузка?

— Пока нет. Все элементы, которые заложены исходно в концессионном соглашении, подтверждаются.

— Есть ли необходимость пересматривать?

— Пока мы ее не видим. Все точки примыкания, куда мы едем, объемы отгрузки — пока все соответствует нашим данным.

— По нашей информации, есть некоторая сложность с загрузкой Северного морского пути, который стыкуется с СШХ. Или их взаимозависимость невелика?

— В нашей части СШХ на Севморпуть вообще никак не влияет. При правильно выстроенной работе этот путь не только не заберет грузовую базу, а, наоборот, ее добавит. И мы вместе, два вида транспорта, каждый в своей части сможем создать дополнительные условия. Что я имею в виду? Допустим, суда что-то перевезут по Севморпути — до Мурманска, до Сабетты. Дальше груз двинется по суше. И это будет наш груз. Если груз будет производиться где-то на месте — тоже очень хорошо. Мы четко понимаем, как наши грузы делятся между морским путем и железнодорожным, кто и какие выгоды имеет.

— Построите ли вы высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва—Петербург? Предпроектная и финансово-экономическая модели уже представлены в правительство?

— ВСМ присутствует во всех наших стратегических документах. Есть поручение президента о начале проектирования в ответ на наше совместное с губернатором Санкт-Петербурга обращение. В этом году планируем начать проектирование и представить общую технико-экономическую модель для разработки более детальной финансовой модели. Соответственно, ВСМ точно будет построена.

— Скоро будет запущено железнодорожное движение по Крымскому мосту, железные дороги материковой части России и полуострова впервые будут физически соединены. Но в Крыму уже работает новый подвижной состав. Как туда были переданы вагоны и локомотивы?

— Про Крым вопрос не ко мне, не к ОАО РЖД. Зона ответственности ОАО РЖД заканчивается перед началом Крымского моста.

— Как вы оцениваете нынешнюю целевую модель пассажирских перевозок? В ДПР не заложены какие-либо серьезные изменения в регулировании пассажирского сектора. Вы по-прежнему против реформ?

— Мы считаем, что дополнительно обсуждать пассажирскую модель необходимо, но ее нельзя рассматривать в отрыве от грузовой. Движение у нас совмещенное. Поэтому нам точно так же необходимо выработать принципы недискриминационности. Кто имеет приоритет? Допустим, уголь или пассажирское движение на Дальнем Востоке? Масса вопросов, на которые нужно найти ответы. Частные перевозчики уже есть, они участвуют в перевозках. Но без дополнительного урегулирования мы видим в работе на определенном маршруте очень большие риски для частного бизнеса. Мы с **Минтранс** будем эту модель обсуждать. Пока же до 2025 года на срок реализации ДПР — без серьезных изменений.

— Есть ли какие-то движения в области тех портовых проектов, к которым ОАО РЖД декларировало интерес: Суходол, Лавна, возможно, Тамань? И интересны ли ОАО РЖД не только угольные проекты, но и терминалы по перевалке других видов грузов?

— По Суходолу, Мурманску проекты движутся. Суходол должен быть запущен в 2021 году. Возможно, в 2020 году мы уже проведем какие-то тестовые отгрузки. По Мурманску проект также находится в активной фазе: заключили соглашение, строим подходы, у нас на это заложено около 60 млрд руб. Интересуют ли нас другие направления — да. Мы готовы поддерживать все, что может дать нам дополнительную грузовую базу. Что касается Тамани, мы точно не выпускаем этот проект из виду, мы готовы участвовать в нем при более четком формировании модели.

Нам интересна и сухопутная грузовая база. Мы предлагаем коллегам использовать наши площадки. Например, в Саратовской области у нас несколько точек взаимодействия с зерновиками. На наших площадках можно было бы разместить элеваторы и запустить зерновые экспрессы.

— Намерены ли вы сокращать размеры спонсорской помощи ФК «Локомотив»?

— Совет директоров утвердил определенные параметры. Мы считаем, они выверенные, не увеличиваются, но и не уменьшаются.

— Действительно ли ОАО РЖД тестирует технологию 5G-связи? И если да, то с какой целью?

— Мы тестировали услуги связи 5G, чтобы понять, как быстро проходит информация с использованием этих сетей. Мы видим, что скорость передачи намного выше, чем по сетям 4G. Это ровно то, что нужно железнодорожникам для ускорения принятия решений в режиме онлайн. Наши европейские коллеги сейчас тоже разрабатывают новые стандарты по скорости передачи, основанные в том числе на 5G. Мы не намерены отставать. Связь — это то, на чем всегда строилась и строится система управления движением на железной дороге.

Еще один важный элемент — квантовые технологии, для нас это абсолютно прикладной формат. Базовые принципы работы железной дороги — безопасность и надежность. Квантовые технологии как раз обеспечивают дополнительный элемент безопасности — возможность построения абсолютно защищенных от взлома систем связи. То есть у нас уже есть понимание, как использовать это направление.

— Можете назвать размер инвестиций в эту сферу?

— Мы сейчас разрабатываем «дорожную карту» с целевыми показателями и сроками, она уже практически закончена. Под нее сформируем стоимость. Горизонт планирования — до 2024 года включительно.

Следующий этап более сложный в том плане, что нужно будет довести до ума технологию в кооперации с партнерами, создав центры компетенции, а затем обеспечить производство и выход на рынок продуктов.

— Пошел пятый год вашего пребывания на посту главы ОАО РЖД. Вы успели привыкнуть к этой работе? Преподносит ли она до сих пор вам сюрпризы?

— Есть чувство очень большой ответственности и, наверное, чувство радости от возможности участвовать в больших процессах. Возможность вместе с огромным коллективом реализовывать масштабные задачи выдается очень редко. Здесь мне выпал такой шанс, и я стараюсь делать все, что в моих силах.

Мне кажется, что в этом году у нашего коллектива неплохие результаты (обычно стараюсь не говорить «хорошие», поскольку считаю, что всегда существует возможность сделать лучше). Об этом свидетельствуют объективные показатели: увеличение пассажиропотока, грузооборота, скорости и надежности доставки... Мы занимаем лидирующие позиции по грузообороту в мире, но еще больше мы гордимся тем, что являемся мировым лидером среди железнодорожных компаний по энергоэффективности. Это непростая задача, мы ее решаем, и это очень интересно.

В части оценки личных заслуг считаю, что со стороны виднее. Если люди замечают, что у нас что-то меняется в лучшую сторону, — уже хорошо. Индивидуальную же оценку дает совет директоров. Мы подготовили почти все внутренние документы по оценке KPI: и различных структурных подразделений, и индивидуальные, и членов правления, и мои показатели.

— Какие у вас KPI?

— Объем перевозок, объем доходов, погрузка...

— А сколько их?

— Основных — четыре. Но на самом деле показателей, зашитых в них, гораздо больше. Комплексные показатели включают ответственность практически по всем направлениям.

— Сокращение расходов является вашим KPI?

— Да.

— Удастся выполнять?

— Ежегодно, и не просто выполнять, а перевыполнять. Более того, когда оценивали результаты работы правления компании, результат по исполнению KPI признан очень

хорошим, почти максимальным. Экономия — один из важнейших элементов, но не менее важные показатели — надежность и безопасность, и мы их улучшаемкратно в сравнении с теми показателями, которые заложены в программы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4110400>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; РЖД ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОЕКТАХ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Группа «Российские железные дороги» готова рассмотреть возможность участия в инфраструктурных проектах в Саудовской Аравии, в том числе предложить свои услуги в рамках программ развития городской мобильности.

Согласно сообщению компании, вопросы сотрудничества обсуждались на встрече генерального директора РЖД Олега Белозерова с главой Saudi Railway Башаром Аль Маликом. «Еще одним перспективным направлением взаимодействия стороны назвали сотрудничество в сфере подготовки и повышения квалификации железнодорожных кадров», - говорится в пресс-релизе.

В ходе встречи стороны отметили, что «в настоящее время имеются благоприятные предпосылки для налаживания тесного взаимодействия между РФ и королевством в сфере ж/д транспорта». Компании видят «большой потенциал сотрудничества в области инфраструктурных проектов».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6944054>

ТАСС; 2019.09.30; ТЭО РЕГУЛЯРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ИМАТРОЙ ПОДГОТОВЯТ ЗА ГОД

Консалтинговая компания «Транспортная интеграция» за год подготовит технико-экономическое обоснование (ТЭО) проекта организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и финской Иматрой, сообщила в понедельник ТАСС вице-президент компании Светлана Воронцова.

В мае «Транспортная интеграция» завершила исследование о перспективах запуска регулярного железнодорожного сообщения между двумя городами по заказу Финского регионального союза Южной Карелии.

«В данный момент мы находимся в стадии определения заказчика работ по подготовке ТЭО. Это может быть **Минтранс**, ОАО «РЖД» или ФГКУ «Росгранстрой». Сам процесс разработки документа на основе ранее выполненного исследования займет один год. За это время после подготовки проекта планируется утвердить его, согласовать с таможенными службами и владельцами инфраструктуры двух стран и иными участниками процесса. После чего начнется рабочее проектирование», - сказала она.

По словам Воронцовой, в РЖД обсуждают возможность запуска двух-трех пар поездов в сутки. Минимальное время в пути, по предварительным расчетам, составит 2 часа 15 минут, стоимость билета в одну сторону оценивается в 1,1 тыс. рублей при обеспечении ежегодного пассажиропотока в 1 млн человек.

Для запуска регулярного пассажирского сообщения потребуется реконструкция станции «Светогорск», строительство пассажирской платформы в Иматре и электрификация участка от станции «Каменногорск» до железнодорожного **пункта пропуска** (ЖДПП) «Светогорск», граничащего с Финляндией. Эти проекты войдут в расчеты ТЭО, уточнили в «Транспортной интеграции».

Также стороны прорабатывают вопрос модернизации станции «Светогорск» для расширения номенклатуры грузов, перевозимых по участку. «В настоящее время через ЖДПП «Светогорск» осуществляются только грузовые перевозки ограниченной номенклатуры экспортных грузов: древесины, технологической щепы, битума и каменного угля. Перевозки импортных грузов через ЖДПП «Светогорск» не

осуществляются», - отметила представитель «Транспортной интеграции». Наибольший объем перевозок через **пункт пропуска** был достигнут в 2013 году, тогда он составил 2,9 млн тонн. К 2018 году показатель сократился до 2,5 млн тонн.

Тестовый поезд в Иматру

Финские железные дороги уже подготовили программу модернизации железнодорожной инфраструктуры до 2025 года, включающую проект обновления направления, по которому могут следовать поезда из Санкт-Петербурга в Иматру, сообщил ТАСС заместитель директора филиала ФГКУ «Росгранстрой» в Санкт-Петербурге Дмитрий Ваньчков.

Тестовый заезд «Ласточки» из Санкт-Петербурга в Иматру (Финляндия) состоялся 28 сентября. Утром поезд отправился с Финляндского вокзала и вечером прибыл обратно в Санкт-Петербург, маршрут пролегал через Выборг. «Тестовый поезд был запущен с целью определения узких мест и оценки возможности запуска регулярного сообщения между городами», - пояснил Ваньчков.

В Иматре представители ФГКУ «Росгранстрой» и ОАО «РЖД» провели совещание с участием финского транспортного агентства и железных дорог. Они признали обоснованность разработки ТЭО проекта запуска регулярного пассажирского железнодорожного сообщения между городами. Предварительные сроки организации движения стороны пока не уточняют.

<https://tass.ru/ekonomika/6945532>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/10/01/finliandiia-mozhet-postroit-skorostnuu-zheleznuiu-dorogu-k-rf.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; КРЫМСКИЕ Ж/Д ПРИМЫКАНИЯ К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ ХОТЯТ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ К КОНЦУ 2019Г

ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь) ищет подрядчика электрификации железнодорожных примыканий на востоке Крыма к мосту через Керченский пролив, говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет порядка 4,21 млрд рублей с учетом НДС (20%). Источником финансирования работ является федеральный бюджет.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 14 октября, итоги аукциона предполагается подвести 16 октября.

Работы требуется выполнить практически за два месяца. «Ввод в постоянную эксплуатацию объекта - 30 декабря 2019 года», - говорится в материалах тендера.

Местом выполнения работ значатся Керчь и Ленинский район полуострова.

Электрификация участка на востоке Крыма - один из этапов проекта «Электрификация на переменном токе участка транспортный переход через Керченский пролив - Джанкой с ответвлением на Феодосию и Керчь».

Это не первый подобный тендер. В конце сентября прошлого года **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)**, в ведении которого находится ФГУП «Крымская железная дорога», уже искало подрядчика электрификации. Начальная (максимальная) цена контракта составляла тогда 4,127 млрд рублей с учетом НДС, работы требовалось выполнить до 1 декабря 2019 года. В ноябре 2018 года конкурс с ограниченным участием отменили.

Транспортная логистика в Крыму в украинскую бытность полуострова была иной, чем после вхождения в состав России: поток машин и поезда шли из Украины, основным было направление Джанкой-Симферополь.

После сдачи автомобильной части моста через Керченский пролив в мае 2018 года (ввод в эксплуатацию ж/д части планируется в декабре 2019 года) транспорт движется с востока полуострова, основным становится маршрут Керчь-Симферополь.

Спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов в августе 2018 года выражал опасение, что после запуска поездов по мосту могут возникнуть задержки в их движении в Крыму из-за неэлектрифицированного участка железной дороги от Керчи на востоке полуострова до Джанкоя на севере.

«Транспортная проблема - железнодорожный участок от Керчи до Джанкоя. Это однопутка, неэлектрифицированная. Поезда с начала 2020 года на электрической тяге будут на большой скорости переходить Тамань, (а затем - ИФ) останавливаться: во-первых, надо электровоз поменять на тепловоз, во-вторых, однопутка», - отмечал Иванов. «Дорога Керчь-Джанкой, двести с небольшим километров, в советское время была запасной, практически не использовалась, все поезда шли через Украину. Теперь она становится основной железнодорожной ниткой, связывающей Крым с материком. Много чего нужно делать, чтобы этот участок не становился «бутылочным горлом», - говорил спецпредставитель президента.

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; КОНЦЕССИЯ С РЖД ПО ВЕТКЕ К «ТИТАНОВОЙ ДОЛИНЕ» МОЖЕТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНА В СЕРЕДИНЕ 2020Г - СМИ

Концессионное соглашение с ОАО «РЖД» по строительству железнодорожной ветки к особой экономической зоне (ОЭЗ) «Титановая долина» в Свердловской области может быть заключено в середине 2020 года, сообщает РБК.

Сроки строительства железнодорожных путей в Верхней Салде, где находится первая очередь «Титановой долины», пока неизвестны. По данным издания, из-за этого ОЭЗ может лишиться нескольких резидентов с инвестициями в размере более 10 млрд рублей.

Вместе с тем, проект уже готов и прошел госэкспертизу.

«Титановая долина» и «РЖД» в июне 2019 года подписали соглашение о строительстве ж/д инфраструктуры в ОЭЗ на условиях концессии. Предполагалось, что «РЖД» инвестирует в проект около 2 млрд рублей.

В кулуарах ПМЭФ-2019 РЖД и власти Свердловской области договорились рассмотреть возможность концессии по строительству грузовой ветки к ОЭЗ «Титановая долина». В рамках проекта планировалось построить подъездной путь от станции Верхняя Салда и осуществить развитие инфраструктуры в точке примыкания линии.

Проект создания ОЭЗ промышленно-производственного типа «Титановая долина» реализуется с 2011 года. Первая очередь предусматривает сосредоточение в Верхней Салде предприятий по обработке титана для авиастроения, космонавтики, судостроения и автомобилестроения. Вторая очередь общей площадью почти 100 га разместилась в Екатеринбурге на землях аэропорта «Уктус», на эту площадку планируется привлечь порядка десяти резидентов. Общая площадь второй очереди ОЭЗ - почти 100 га.

РГ-ЧЕЛЯБИНСК; МИХАИЛ НИМКУС; 2019.09.30; ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА В МАГНИТОГОРСК ПРИЛЕТЕЛА ПЕРВАЯ «ЛАСТОЧКА»

На Южном Урале состоялась первая тестовая поездка скоростного электропоезда «Ласточка» по маршруту Челябинск - Магнитогорск. Как сообщили в пресс-службе ЮУЖД, ее организовали для оценки технической возможности скоростного передвижения на этом участке магистрали.

С учетом остановок в Троицке и Карталах, «Ласточка» долетела до Магнитогорска за четыре часа и девять минут. Скорость на отдельных участках составила 140 километров в час. Причем, по словам начальника ЮУЖД Анатолия Храмцова, это не предел. Поезд способен разогнаться до 160 километров в час. Поэтому в планах железнодорожников довести время в пути до четырех часов.

- Электропоезд «Ласточка» сочетает в себе скорость и комфорт, - пояснил Анатолий Храмцов. - В перспективе мы надеемся пустить его в направлении Миасса и Златоуста.

Напомним, «Ласточка» создана компанией «Уральские локомотивы». В ее составе - пять вагонов с мягкими креслами, панорамными окнами и системой климат-контроля. Кроме того, электропоезд оборудован для поездок маломобильных пассажиров.

<https://rg.ru/2019/09/30/reg-urfo/iz-cheliabinska-v-magnitogorsk-proletela-pervaia-lastochka.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ ЖДЕТ В 2019Г РОСТА Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЛИШЬ НА 0,2% ПОСЛЕ 2% ГОДОМ РАНЕЕ

Министерство экономического развития РФ ожидает в 2019 году роста перевозок грузов по железной дороге на 0,2% (до 1,294 млрд тонн), следует из прогноза социально-экономического развития РФ на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 гг., внесенного в Государственную думу РФ в пакете с проектом федерального бюджета.

«В 2018 г. на фоне роста объемов промышленного производства и внешней торговли ж/д транспортом по путям общего пользования было перевезено 1 млрд 291,5 млн тонн грузов (рост на 2%)», - отмечает ведомство. Цифра близка (хотя и не идентична) представлявшимся ОАО «Российские железные дороги» данным по погрузке - 1 млрд 289,6 млн тонн (+2,2%).

На 2019 г. РЖД изначально закладывали прогноз роста погрузки не менее чем на 1,5%. При этом, как говорил зимой замглавы перевозчика Алексей Шило, компания видит перспективы для роста погрузки в 2019 г. сверх плана. «Груза сегодня достаточно. У нас грузовая база сформирована с ростом к прошлому году на 2%», - отмечал он.

При этом в июне топ-менеджер говорил, что, несмотря на снижение погрузки в середине года, «Российские железные дороги» пока не пересматривали прогноз погрузки в надежде на рост. В частности, по его словам, Минсельхоз считает, что возможен рост отправки зерна. Кроме того, начнется активный завоз угля на ТЭЦ в рамках подготовки к зиме. «Большие ожидания связаны со стройкой в рамках **нацпроектов**. Мы получаем информацию, что финансирование на регионы поступает, там идут сейчас конкурсные процедуры», - также отмечал топ-менеджер.

Между тем, осенью заявления стали чуть более осторожными, однако цифры бюджета монополии сохраняются на прежнем уровне. В начале сентября Шило заявил, что по итогам 2019 г. «Российские железные дороги» нацелены обеспечить погрузку в объеме не ниже уровня 2018 г. (1,29 млрд тонн), но, тем не менее, подчеркнул, что пока компания не меняла официальный прогноз по году (+1,5%).

В 2019 г. Минэкономразвития, согласно его прогнозу, ожидает роста грузооборота на железных дорогах РФ на 2,1%, до 2,652 трлн тонно-километров. В 2018 г. он составил 4,2% (2,597 трлн тонно-километров).

«Динамика грузовых перевозок в 2020-2024 гг. будет определяться объемами промышленного производства в основных грузообразующих отраслях при сохранении тенденции роста среднего расстояния перевозки 1 тонны груза. В 2024 г. в базовом сценарии (транспортировка - ИФ) прогнозируется на уровне 1,481 млрд тонн (+14,7% к уровню 2018 г.), грузооборот - 3,052 трлн тонно-километров (+17,5%)», - говорится в документе. В консервативном варианте в 2018-2024 гг. ж/д перевозки грузов прогнозируется на 233 млн тонн ниже, чем по базовому варианту.

При этом ведомство несколько скорректировало расчеты по индексации грузовых тарифов (а вместе с ними и пассажирских - в «плацкарте» и общих вагонах) в рамках их долгосрочного регулирования. В 2020 г., по текущим оценкам, рост составит 3,5%, в 2021 г. - 3,7% (ранее было 3,8%), в 2022 г. - 3,6%, в 2023 г. - 3,8%, в 2024 г. - 3,9%.

Как сообщалось ранее, в прошлом году правительство утвердило решение о том, что до 2025 г. индексация грузовых железнодорожных тарифов будет рассчитываться по принципу «инфляция минус» на основе макропрогноза министерства экономического развития РФ. Конкретный уровень повышения представляет собой среднее

арифметическое фактических индексов потребительских цен за предшествующие два года и прогнозных - на следующие два года - минус 0,1 процентного пункта.

Также на 2019-2025 гг. в базе тарифа сохранена целевая 2%-ная надбавка, вводимая на 2017 г. для дополнительного финансирования капитального ремонта пути: то есть фактически из базы расчета тарифов ее было решено не исключать. При этом было введено обязательное условие об утверждении **Минтрансом** программы мероприятий, на финансирование которой будут идти средства от подобных надбавок.

Кроме того, к базовой индексации в 2018 г. была введена еще одна дополнительная, 1,5%-ная надбавка, призванная компенсировать расходы владельцу инфраструктуры (на большей части РФ это РЖД), связанные с корректировкой налогового законодательства. Она будет действовать до 2022 г. В 2019 г. в тарифный прејскуант также были перенесены 8%-ная надбавка на экспортные перевозки грузов (за исключением алюминия и «нефтянки») и 6%-ная - на возврат порожних вагонов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6945825>

ТАСС; 2019.09.30; ПАССАЖИРООБОРОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 0,8% В 2019 ГОДУ

Пассажи́рооборот железнодорожного транспорта в РФ в 2019 году может достичь 130,5 млрд пассажиро-километров, превысив показатель 2018 года на 0,8%. Об этом говорится в материалах к проекту бюджета РФ на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов.

«В 2019 году с учетом сложившихся тенденций и ослабления потребительского спроса пассажирооборот железнодорожного транспорта ожидается в размере 130,5 млрд пассажиро-километров (100,8% к уровню 2018 года)», - говорится в документе.

Пассажи́рооборот железнодорожным транспортом в 2018 году составил 129,5 млрд пассажиро-километров, что выше уровня предыдущего года на 5,2%.

В материалах отмечается, что в 2024 году объем перевозок пассажиров составит в базовом варианте 1 млрд 390 млн человек (или 119,8% к уровню 2018 года), пассажирооборот - 150,3 млрд пассажиро-километров (или 116,1% к уровню 2018 года).

«Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения позволит обеспечить сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование повышения научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня. В пригородном сообщении развитие Московского транспортного узла - реализация проекта Московских центральных диаметров, развитие метрополитена и Московского центрального транспортного кольца (МЦК) - позволит увеличить спрос на пассажирские перевозки», - отмечается в документе.

<https://tass.ru/ekonomika/6946197>

ТАСС; 2019.09.30; ЗАМГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА УШЕЛ В ОТСТАВКУ

Правительство освободило от занимаемой должности заместителя руководителя **Росморречфлота** Виктора Вовка, следует из распоряжения кабмина.

«Освободить Вовка Виктора Николаевича от должности заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта по его просьбе», - говорится в документе.

Вовк занимал должность заместителя руководителя **Росморречфлота** с декабря 2010 года. Он курировал деятельность управления внутреннего водного транспорта. До работы в **Росморречфлоте** Вовк был генеральным директором компании «Ростовский порт».

<https://tass.ru/ekonomika/6943704>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-uvolil-zamglavi-Rosmorrechflota--2019-09-30/>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.01; РОССИЙСКИЙ СПГ АТАКОВАЛИ РИКОШЕТОМ; САНКЦИИ США ЛИШАЮТ «ЯМАЛ СПГ» ТРЕТИ ФЛОТА

Санкции США против крупнейшей в мире китайской шипинговой компании Cosco ударили по проекту НОВАТЭКа «Ямал СПГ». Проект потерял возможность использовать более трети своего ледового флота — шесть СПГ-танкеров Arc7, поскольку ими владеет совместное предприятие Cosco и канадской Teekay. Хотя эти суда можно было бы эксплуатировать только на каботажных маршрутах внутри России, собеседники “Ъ” и юристы опасаются, что их все равно придется поставить на прикол на неопределенное время, пока санкции не будут сняты.

Проект «Ямал СПГ» может лишиться возможности использовать шесть танкеров Arc7, построенных совместным предприятием канадской Teekay и китайской Cosco. Таков эффект санкций США, наложенных 25 сентября на две входящие в группу Cosco компании — Cosco Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management Co и Cosco Shipping Tanker (Dalian). Санкции были введены за якобы перевозки иранской нефти. Вторая из этих компаний напрямую владеет 50% China LNG Shipping Limited (CLNG), вследствие чего CNLNG также попадает под санкции. А сам CNLNG владеет 50% в СП с Teekay, которое также теперь «соответствует определению заблокированного лица (blocked person) по правилам OFAC (управления контроля активов Минфина США.— “Ъ”)), следует из сообщения Teekay. Канадская компания заявляет, что ищет способы разрешения ситуации.

СП Teekay и Cosco должно было поставить проекту шесть судов: «Эдуард Толль», «Рудольф Самойлович», «Николай Евгенов», «Владимир Воронин» (уже работают), «Георгий Ушаков» (идет в Сабетту после испытаний) и «Яков Гаккель» (проходит испытания на верфи в Южной Корее).

Теперь со всеми этими судами не имеют права работать американские компании и граждане, а, учитывая экстерриториальный характер санкций, им фактически закрыт доступ в иностранные порты, говорят собеседники “Ъ” в отрасли.

В зоне риска также находятся еще пять танкеров Arc7, которые должен поставить Dynagas в партнерстве с CLNG и китайской Sinotrans & CSC. Хотя в этом проекте у CLNG только 25,5% и напрямую он не попадает под санкции, правила OFAC рекомендуют «с осторожностью оценивать возможность транзакций с незаблокированными лицами, в которых заблокированные лица владеют существенной долей, но меньшей чем 50%». Наконец, еще три танкера Arc7 должна поставить совместная компания (50% на 50%) японской MOL и другой структуры Cosco — Shanghai LNG. Это сестринская структура по отношению к CLNG и не попадает под введенные санкции, однако сам факт введения санкций против Cosco создает определенные риски, признают собеседники “Ъ” на рынке. Таким образом, действия США в отношении Cosco прямо или косвенно ставят под угрозу работу 14 из 15 танкеров Arc7 для «Ямал СПГ» — кроме «Кристофа де Маржери», принадлежащего «Совкомфлоту».

В НОВАТЭКе заявили “Ъ”, что «вопрос урегулирования сложившейся ситуации находится в рамках взаимоотношений Teekay LNG и China LNG Shipping Limited». Там также отметили, что «проект «Ямал СПГ» обладает необходимыми возможностями для обеспечения поставок покупателям производимого СПГ в соответствии с контрактными обязательствами в рамках согласованных графиков».

Некоторые собеседники “Ъ” в отрасли считают ее последствия для «Ямал СПГ» неприятными, но не драматическими.

Так, один из них напоминает, что танкеры Arc7, как планируется, будут ходить внутри России — из Сабетты к пунктам перевалки в Мурманске и на Камчатке. Перевалка «борт в борт» в районе Мурманска начнется уже в октябре, а деятельность в норвежском Хоннингсвоге, где суда проекта обслуживались до сих пор, уже сворачивается. При этом

возникнут проблемы с техническим менеджментом (ремонт и докование этих танкеров, как правило, происходят на европейских верфях) и, вероятно, со страхованием судов, говорят собеседники “Ъ”. Источник “Ъ” в отрасли, знакомый с применением санкций, отмечает, что формально они запрещают только взаимодействие с американскими резидентами. Китайские компании при необходимости смогут и перестраховать суда, и провести их ремонт, полагает он.

Однако другие собеседники “Ъ” придерживаются более мрачного прогноза — если страховое покрытие будет отозвано, суда будут стоять на приколе. Единственная надежда заключается в том, что Teekaу получит разрешение от OFAC на работу этих танкеров, как это уже было в случае с перевозками венесуэльской нефти. С этим согласны и опрошенные “Ъ” юристы. «Суда не примет большинство портов мира. Даже китайские грузоотправители, стивидоры, лоцманы, собственники груза и другие, скорее всего, прекратят отношения», — говорит управляющий партнер московского офиса коллегии адвокатов Pen & Paper Антон Именнов. Более того, он полагает, что суда нельзя будет использовать даже при каботажных перевозках, так как «комплаенс портов не пустит». Он напоминает, что в январе этого года в Черном море произошел пожар на судах «Канди» и «Маэстро», находящихся под санкциями США, — они переваливали нефть «борт в борт» именно потому, что российский порт отказался разрешить им заход. Антон Именнов также отмечает историю с дальневосточными ООО «Судоходная компания «Гудзон»» и сестринским ООО «Приморье Логистика», против которых введены санкции США за якобы поставку нефтепродуктов в КНДР: их флот стоит, в отношении «Гудзона» начата процедура банкротства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4110332>

ТАСС; 2019.10.01; КРЫМСКИЙ ЗАВОД ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЛАВДОКА ДЛЯ РЕМОНТА АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Керченский судостроительный завод «Залив» ведет переговоры о создании плавучего дока для ремонта атомных ледоколов. Об этом сообщила ТАСС замминистра промышленной политики республики Елена Элекчян.

«Ведется работа по привлечению на производственные мощности завода «Залив» заказа по проектированию и строительству плавдока для технического обслуживания, ремонта атомных ледоколов», - сказала Элекчян.

Судостроительный завод «Залив» введен в строй в 1938 году и является одним из крупнейших предприятий Крыма. Завод имеет стапельное место для постройки судов длиной до 300 метров и шириной до 50 метров. Это позволяет строить корабли водоизмещением более 150 тыс. тонн. В 1986 году со стапелей завода вышел самый крупный в мире и единственный в настоящее время лихтеровоз «Севморпуть» с атомной силовой установкой. Его водоизмещение составляет 66,8 тыс. тонн, длина 260,1 м.

В сентябре в Минпроме Крыма сообщали, что на заводе ведется подготовка к размещению проекта строительства первого в РФ универсального десантного корабля-вертолетоносца.

<https://tass.ru/ekonomika/6947467>

ТАСС; 2019.09.30; РОССИЯ МОЖЕТ НАПРАВИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» 60,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Бюджетные инвестиции в реализацию проекта строительства головного атомного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт в 2020-2022 годах могут превысить 60 млрд руб., следует из материалов к проекту федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов.

В 2020 году на реализацию проекта планируется направить 24,733 млрд руб., в 2021 году - 21,008 млрд руб., в 2022 году - 14,787 млрд руб.

Ранее в проекте постановления правительства, опубликованного на портале проектов правовых актов в конце августа, сообщалось, что первый транш средств из федерального бюджета на строительство атомного ледокола «Лидер» в размере 16,958 млрд руб. планируется выделить в 2020 г. Объем бюджетных инвестиций на реализацию проекта в 2021-2022 годах, согласно документу, запланирован в размере 12,758 млрд руб. ежегодно. Таким образом, проектом постановления планировалось направить на строительство «Лидера» 42,474 млрд руб.

Государственным заказчиком ледокола «Лидер» выступит госкорпорация «Росатом», а заказчиком - федеральное государственное унитарное предприятие атомного флота, единственным исполнителем работ по строительству атомного ледокола «Лидер» определен судостроительный комплекс «Звезда». Заместитель гендиректора госкорпорации - глава дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша в сентябре сообщал журналистам, что Росатом рассчитывает заключить контракт на строительство ледокола «Лидер» не позже первого полугодия 2020 года.

О «Лидере»

Головной ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров. Глава Росатома Алексей Лихачев ранее в интервью ТАСС говорил, что Росатом оценивает стоимость создания первого атомного ледокола нового поколения «Лидер» в 120 млрд рублей в ценах 2019 года. Минпромторг отмечал, что предельная стоимость составляет 127,5 млрд рублей. Финансирование строительства головного ледокола проекта будет вестись за счет федерального бюджета. Предполагаемая предельная стоимость «Лидера», согласно проекту постановления, опубликованному в конце августа, составляет 127,577 млрд руб.

Развитие Северного морского пути

В проекте бюджета на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов также предусмотрено бюджетное финансирование на строительство атомных ледоколов гражданского назначения в общей сумме 76,979 млрд руб. на три года. Из них 14,569 млрд руб. планируется направить на реализацию проекта в 2020 году, 13,756 млрд руб. - в 2021 году, 48,654 млрд руб. - в 2022 году.

Ранее со ссылкой на материалы Минфина, опубликованные на портале проектов правовых актов сообщалось, что ведомство предусмотрело выделение госкорпорации «Росатом» 24,7 млрд рублей в 2020 году на строительство атомных ледоколов нового поколения. В 2021 году на эти цели планируется выделить 21 млрд рублей, а в 2022 году - 14,8 млрд рублей.

В настоящее время в эксплуатации находятся атомные ледоколы «Ямал», «Вайгач», «Таймыр» мощностью 40 МВт, ресурс которых продлен до 2027 года, ледокол «50 лет Победы» мощностью 60 МВт. Также строятся новые атомные ледоколы проекта 22220 - «Арктика», «Урал» и «Сибирь». Всего в рамках концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти серийных ледоколов проекта 22220.

Лихачев в интервью ТАСС в апреле сообщил, что в 2024 году Росатом планирует довести объемы проводки судов до 92,6 млн тонн против целевых 80 млн тонн. Для достижения этих задач будет достаточно действующих сейчас четырех атомных ледоколов и трех универсальных атомных ледоколов «Арктика», «Сибирь» и «Урал».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rf-mozet-napravit-na-stroitelstvo-ledokola-lider-v-2020-2022-g-605-mlrd-rub>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В 2019Г НА 3,3%

Грузооборот морских портов РФ в 2019 году может достигнуть 843,4 млн тонн, что на 3,3% больше, чем в 2018 году, следует из прогноза социально-экономического развития РФ на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, внесенного в Госдуму в пакете с проектом федерального бюджета.

Прогнозируемый рост грузооборота в морских портах в 2024 году по сравнению с 2018 годом при базовом сценарии составит 30%, при консервативном - 26,5%, говорится в документе.

По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**), грузооборот морских портов РФ в 2018 году вырос на 3,8% по сравнению с 2017 годом, до 816,46 млн тонн.

В документе отмечается, что для повышения конкурентоспособности российских морских портов необходимо обеспечить строительство новых и модернизацию действующих портовых комплексов, в первую очередь контейнерных терминалов.

Дальнейшее развитие портовой инфраструктуры, ликвидация географических диспропорций спроса и предложения портовых мощностей является одной из важнейших стратегических задач развития интегрированной транспортной системы, подчеркивается в документе.

Как сообщалось, **Росморречфлот** в марте прогнозировал рост грузооборота морских портов РФ по итогам 2019 года на 5,3%, до 859,8 млн тонн.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6945957>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РФ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОНИЗИЛО ПРОГНОЗ РОСТА СТАВОК СБОРОВ ЗА УСЛУГИ В МОРСКИХ ПОРТАХ В 2020Г

Индексация ставок портовых сборов на услуги в российских морских портах в 2020 году установлена на уровне 3%, следует из прогноза социально-экономического развития РФ на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, внесенного в Госдуму в пакете с проектом федерального бюджета.

В августовской версии прогноза Минэкономразвития до 2024 года индексация регулируемых государством сборов в морских портах в 2020 году прогнозировалась на уровне 3,2%.

По текущим оценкам Минэкономразвития, индексация портовых ставок в 2021 году составит 3,7%, в 2022-2024 гг. - 4%.

В 2019 году ставки портовых сборов были проиндексированы на 4,5%. В 2017-2018 гг. государство не индексировало ставки портовых сборов, в 2016 году индексация составила 5%.

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.01; ЛЕТАТЬ НЕ ВРЕДНО: НА ИССЛЕДОВАНИЕ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ПОТРАТЯТ 117 МЛН; МИНПРОМТОРГ ЗАКАЗАЛ ПОДВЕДОМСТВЕННОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ РАЗРАБОТКУ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО СОЗДАНИЮ СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Минпромторг в течение трех лет потратит 117 млн рублей на исследования по созданию конкурентной на мировом рынке отечественной авиации. Проводить их будет одно из подведомственных предприятий министерства. Предполагается, что итогом этой работы станут конкретные предложения по совершенствованию потенциала отрасли. В Минпромторге «Известиям» сообщили, что рассчитывают добиться роста производства

техники, способной соперничать с зарубежными аналогами. Однако эксперты считают, что в настоящее время перспективы российской гражданской авиации весьма туманны.

Равнение на мир

Исследования проводятся в рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности», уточнили в Минпромторге. Она предполагает, что к 2025 году доля российских производителей гражданской авиапродукции на мировом рынке должна вырасти до 3,6%, а количество поставленных самолетов гражданского и военного назначения — до 298 единиц.

— Основными ожидаемыми результатами являются сохранение РФ статуса мировой авиационной державы, гарантия значительного числа высококвалифицированных рабочих мест, обеспечение перехода экономики России на инновационные рельсы развития, — сообщили в пресс-службе ведомства.

Там уточнили, что исследования направлены не только на совершенствование стратегического планирования, но и на «использование потенциала авиационной промышленности». Как выяснилось, под этим министерство имеет в виду оптимизацию мощностей, развитие специализации предприятий, цифровизацию и обеспечение оптимальной загрузки, в том числе за счет производства продукции гражданского и двойного назначения.

«Результаты данной работы подлежат внедрению и использованию при выработке приоритетных направлений, мер и мероприятий государственной политики в области авиационной деятельности», — говорится в техническом задании к госконтракту. Исполнители должны будут представить Минпромторгу разработку проекта комплексного плана мероприятий по развитию материально-технической базы предприятий авиационной промышленности на 2023–2030 годы.

Согласно условиям тендера исполнителем контракта станет подведомственное министерству ФГУП «Авиакомплект». На выполнение намеченных целей в 2019 году предприятие получит 2 млн рублей, в 2020 году — 55 млн, а в 2021-м — 60 млн рублей. Известно, что сейчас эта компания является партнером Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), ПАО «Туполев», холдинга «Сухой» и «Росэлектроники».

До сих пор российский авиапром на рынке показывал себя не очень убедительно, напомнили в беседе с «Известиями» отраслевые эксперты. Так, по данным Росстата, в 2018 году производство российских летательных аппаратов снизилось на 13,5%. В то время как с 2014 по 2017 год оно росло на 9–20% ежегодно. Спад был зафиксирован и в I квартале нынешнего года, по итогам которого он составил 42,3%.

— России необходимо восстанавливать всю цепочку поставщиков авиакомпонентов, а это десятки заводов. Многие из них нужно создавать практически с нуля. Кроме того, необходимо обеспечить высокое качество продукции. То есть требуются огромные вложения, причем не только в сами предприятия, но и в обучение кадров, — заявил «Известиям» глава Научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд.

Эксперт напомнил, что на этапе разработки и выпуска Sukhoi Superjet 100 создать полностью российский самолет было невозможно. По мнению представителя ГосНИИ, на восстановление отечественного авиапрома потребуется как минимум десять лет.

Конкурентная ниша

Согласно прогнозу ОАК в ближайшие 20 лет на мировом рынке наиболее востребованными будут самолеты вместимостью 166–200 кресел. Сейчас в эту нишу попадает новейший российский MC-21, который позиционируется как конкурент Boeing-737 MAX и Airbus A320neo. Общая потребность в таких воздушных судах составит 20,5 тыс. единиц.

При этом отвоевать часть рынка в этой нише MC-21 будет очень трудно, поскольку именно она является самой конкурентной, подчеркнул Александр Фридлянд.

В целом же спрос на гражданские самолеты до 2038 года ОАК оценивает в 44,3 тыс. лайнеров на сумму \$6,35 трлн. Быстрее всего, по данным ОАК, будет расти пассажирооборот авиатранспорта в Китае (5,9%), Индии и Латинской Америке (по 5,8%). В долгосрочной перспективе России было бы выгодно создать альянс с одной из заинтересованных стран — например, Индией или Индонезией, считает партнер консалтинговой компании Arthur D. Little Артем Малков.

— В этом случае доля в объединенной компании должна быть пропорциональна вкладу в проект, как в случае с концерном Airbus. Это позволит не только создать промышленную кооперацию, но и получить выход на перспективные рынки. Впрочем, это трудный путь, который требует выстраивания отношений на политическом уровне, — сказал он «Известиям».

Реалистичен и вариант развития собственной промышленности, уверен эксперт. Рынок магистральных самолетов очень большой и место для еще одного крупного игрока помимо Airbus и Boeing найдется, подчеркнул он.

Сегодня ахиллесова пята российского авиастроения — не в производстве, а в сервисном обслуживании воздушных судов, добавил Артем Малков. Он напомнил, что сложности с эксплуатацией Superjet 100 в итоге повлияли и на имидж нового отечественного лайнера, и на всю отрасль в целом.

<https://iz.ru/927108/natalia-bashlykova-aleksandr-volobuev/letat-ne-vredno-na-issledovanie-aviapromyshlennosti-potratiat-117-mln>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; ПУТИН ОСТАВИЛ АКЦИЗ НА АВИАКЕРОСИН ДО 2022 ГОДА НА ТЕКУЩЕМ УРОВНЕ

Президент РФ **Владимир Путин** подписал закон, предполагающий сохранение акцизов на авиакеросин в 2020-2022 годах на уровне 2019 года, а также рост в 2020 году акциза на бензин пятого класса на 3,6% и акциза на дизтопливо на 3,4%, соответствующий закон опубликован на официальном портале правовой информации.

Акциз на авиакеросин в 2020-2021 годах, как и планировалось ранее, останется на текущем уровне в 2800 рублей. На 2022 год ставка акциза также останется неизменной. Акциз на дизельное топливо в 2020 году увеличится на 3,4%, до 8835 рублей, в 2021 году составит 9188 рублей, в 2022 году - 9556 рублей.

Акциз на бензин пятого класса в 2020 году вырастет на 3,6% по сравнению с 2019 годом, до 12 752 рублей за тонну, в 2021 году он составит 13 262 рубля, в 2022 году - 13 793 рубля. Акциз на бензин более низкого класса в 2020 году сохранится на уровне в 13 100 рублей, в 2021 году вырастет до 13 624 рублей, в 2022 году - до 14 169 рублей.

Внимание к топливным акцизам было приковано в 2018 году - тогда их повышение называли одной из причин резкого роста цен на бензин и дизтопливо, и поэтому внепланово снижали в середине года. С января 2019 года акцизы вернулись на уровень, планировавшийся до корректировки, а цены на бензин и дизель стали сдерживать за счет других механизмов.

<https://ria.ru/20190929/1559260383.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.09.30; ПУТИН ОСВОБОДИЛ ОТ НДС ИМПОРТ САМОЛЕТОВ ПРИ ИХ РЕГИСТРАЦИИ В РОССИИ

Президент России **Владимир Путин** подписал федеральный закон, освобождающий с 2020 года от НДС ввоз в РФ гражданских самолетов при условии их перерегистрации в российском реестре, соответствующий документ опубликован в воскресенье на портале правовой информации.

Документ также освобождает от НДС импорт авиадвигателей, запчастей и комплектующих для строительства, ремонта или модернизации гражданских самолетов в РФ. При этом предусматривается, что до 1 января 2023 года освобождение от НДС ввоза в

Россию самолетов будет осуществляться без обязательного условия их регистрации в российском реестре.

Эти изменения направлены на расширение авиапарка гражданских самолетов с российской регистрацией. На сегодняшний день практически все иностранные самолеты, эксплуатирующиеся российскими авиакомпаниями, зарегистрированы в реестрах Бермудских островов либо Ирландии. Вопрос их перевода в российскую юрисдикцию давно ставился на правительственном уровне.

Кроме того, закон освобождает от НДС и ввоз в Россию водных судов при их регистрации в российском реестре участниками специальных административных районов (САРов) на островах Октябрьский в Калининградской области и Русский в Приморском крае.

Согласно документу, доходы судовладельцев, полученные от эксплуатации и реализации этих судов, не будут облагаться налогом на прибыль. Помимо этого, участники САРов освобождаются от налога на имущество и транспортного налога в отношении таких судов, а также до 2027 года - от страховых взносов. То есть предлагается создать аналог Российского открытого реестра судов, но только для резидентов САРов, пояснил ранее **замминистра финансов РФ Илья Трунин**.

Ранее заместитель председателя комитета по бюджету и налогам Леонид Симановский заявил РИА Новости, что закон будет способствовать созданию условий для развития гражданской авиации в России и стимулировать редомициляцию компаний в САРы. Он также позволит выровнять налоговые условия для налогоплательщиков, осуществляющих ввоз таких воздушных судов, и налогоплательщиков, осуществляющих их строительство.

<https://ria.ru/20190929/1559257526.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ ПОДДЕРЖАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ОВЕРБУКИНГ

Правительство РФ не поддержало законопроект о взимании штрафов с авиакомпаний за овербукинг - продажи билетов в количестве, превышающем число мест в самолете.

В проекте отзыва, подготовленном комиссией по законопроектной деятельности, с которым ознакомился корреспондент «Интерфакса», правительство призывает учесть, что овербукинг используется перевозчиками, в том числе иностранными, для минимизации убытков, вызванных отказом некоторых пассажиров от перевозки.

«Полагаем, что проблему продажи перевозчиками билетов в количестве, превышающем количество мест в салоне воздушного судна, целесообразно решать путем внесения в Воздушный кодекс РФ изменений, предусматривающих предоставление перевозчиком компенсационных выплат пассажирам при изменении условий договора воздушной перевозки по инициативе перевозчика», - отмечается в документе.

При этом следует установить «обоснованную в связи со сложившейся международной практикой шкалу в зависимости от протяженности маршрута и времени задержки прибытия пассажиров в аэропорт назначения», считают в правительстве.

Законопроект о введении ответственности авиакомпаний за овербукинг внесен в Госдуму депутатами, в частности, Натальей Костенко (фракция «Единая Россия») в декабре 2018 года. Документ предполагает штрафы в размере от 50 до 100 тыс. рублей. Если перевозчика поймут на овербукинге повторно, ему придется заплатить до 200 тыс. Согласно тексту законопроекта, к ответственности будут также привлекать и недобросовестных менеджеров. Штраф для должностных лиц авиакомпаний составит от 10 до 15 тыс. рублей за первое нарушение и до 30 тыс. - за повторное.

ТАСС; 2019.09.30; НА ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО РОССИИ ВВОДИТСЯ НУЛЕВОЙ НДС

Нулевая ставка НДС при прямых перелетах между российскими регионами, минуя Москву, начинает действовать с 1 октября. Ранее на такие рейсы была льготная ставка

налога в размере 10%. По словам экспертов, опрошенных ТАСС, данная мера может помочь развитию региональных аэропортов, но значительного уменьшения числа рейсов из регионов в Москву, по их мнению, ждать не приходится.

Ранее нулевая ставка НДС действовала только на перелеты в Симферополь, ДФО и Калининград, а также на международных рейсах.

«Очевидно, что обнуление НДС на нестоличных внутрироссийских направлениях сделает полеты, минуя Москву, несколько более привлекательными. Опыт снижения НДС с 18% до 10% при полетах на внутренних воздушных линиях показал, что авиакомпании смогли удержать тарифы в период весьма интенсивного роста издержек, что позволило им увеличить пассажироперевозки. Но радикального изменения ситуации (то есть перераспределения потоков) только в силу принятия этого решения ожидать не приходится», - говорит исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

По его словам, Москва, «как была, так и остается политическим, экономическим, культурным, научным центром страны, многим людям по-прежнему нужно будет из регионов направляться именно в Москву».

«Авиаперевозки на внутренних авиалиниях, минуя Москву, как правило, убыточны. Перевозчики заинтересованы в том, чтобы минимизировать свои убытки. Поэтому существует вероятность того, что обнуление НДС не окажет радикального влияния на уровень тарифов, - добавил он. - Обнуление НДС, прежде всего, даст шансы развитию ряда региональных узловых аэропортов, которые смогут предложить авиакомпаниям привлекательные ставки за обслуживание рейсов. Наибольший потенциал роста имеют такие аэропорты, как Новосибирск и Екатеринбург, Уфа и Красноярск, в котором «Аэрофлот» планирует развивать свой хаб».

Эксперт Института экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко считает, что основной эффект будет заметен на тех направлениях, где уже есть прямые региональные рейсы.

«Смысл принятой меры в том, чтобы переориентировать трансферный пассажиропоток в аэропортах Москвы на внутренних линиях на прямые рейсы или на трансфер в крупных региональных хабах, - поясняет Крамаренко. - Этот пассажиропоток составляет около 10 млн человек, поэтому даже относительно небольшое перераспределение будет заметным в масштабах региональных перевозок».

При этом, уточняет Крамаренко, на тех направлениях, где сейчас нет прямых региональных рейсов, шансы на их появление относительно невелики.

Доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы, согласно комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, должна увеличиться к 2024 году до 51,35% от объема всех внутренних перевозок. По данным **Минтранса**, доля таких рейсов в 2019 году должна увеличиться до 39%.

<https://tass.ru/ekonomika/6947181>

RNS; 2019.09.30; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ ПРАВИЛА МЕДОСМОТРА АВИАЭКИПАЖЕЙ

Минтранс России подготовил и направил в Минюст проект поправок в Воздушный кодекс России для совершенствования порядка медицинского освидетельствования членов экипажей воздушных судов и авиадиспетчеров, сообщили RNS в пресс-службе Минтранса.

«**Минтранс России** подготовил проект поправок в Воздушный кодекс РФ, в части медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов. Законопроект предусматривает установление **Минтрансом** по согласованию с Минздравом новых порядков обязательного медицинского освидетельствования, проведения предполетного (послеполетного) медицинского осмотра членов экипажа гражданского воздушного судна,

предсменного (послесменного) медицинского осмотра диспетчеров управления воздушного движения», — сообщили RNS в **Минтрансе** РФ.

Как уточнили в ведомстве, в результате серьезных изменений в законодательном регулировании охраны здоровья граждан в России потребовался пересмотр подходов к организации медицинского обеспечения полетов.

«Проект закона согласован заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и одобрен трехсторонней комиссией по социально-трудовым отношениям. В настоящее время документ направлен на проведение необходимых процедур в Минюст России», — добавили в **Минтрансе**.

На прошлой неделе вице-премьер Татьяна Голикова на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений анонсировала соответствующие изменения. По ее словам, законопроект позволит создать единую систему мониторинга состояния здоровья членов экипажа гражданских судов и диспетчеров управления воздушным движением.

<https://rns.online/transport/Mintrans-razrabotal-novie-pravila-medosmotra-aviaekipazhei-2019-09-30/>

ТАСС; 2019.09.30; РФ И КИТАЙ ВЫСТУПИЛИ С КРИТИКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ИКАО ПО СБОРАМ С АВИАКОМПАНИЙ ЗА ВЫБРОСЫ CO₂

Россия и Китай выступили с совместной критикой инициативы Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по внедрению компенсационной системы, предусматривающей обязательные сборы с авиакомпаний за выбросы углекислого газа при выполнении международных полетов. Как сообщил в понедельник корреспонденту ТАСС глава российской делегации, **заместитель министра** транспорта РФ Александр **Юрчик**, соответствующее заявление было сделано в рамках 40-й сессии Ассамблеи организации в канадском Монреале.

«В Монреале мы сделали совместное заявление в отношении справедливости и эффективности глобального рыночного механизма для международной гражданской авиации под названием «Система компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA)», а также представили на рассмотрение Ассамблеи согласованный ранее на переговорах в Пекине совместный рабочий документ под названием «Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA», - сказал он. **Замминистра** добавил, что «российско-китайскую инициативу также поддержала Индия». «Мы считаем, что предлагаемый вариант глобальной системы рыночных мер в виде компенсационной системы CORSIA не защищает природу, а лишь устанавливает дополнительные сборы с авиакомпаний за превышение порогового уровня эмиссии CO₂», - отметил **Юрчик**. По его словам, данная система предусматривает приобретение авиакомпаниями так называемых эмиссионных единиц на открытых углеродных рынках за пределами сектора международной гражданской авиации, что противоречит интересам авиаиндустрии и эксплуатантов воздушного транспорта, а также создает условия для недобросовестной конкуренции. Он добавил, что приобретение данных эмиссионных индულгенций не является инвестированием средств авиакомпаний в авиационные проекты и технологии, направленные на реальное сокращение эмиссии CO₂ в гражданской авиации. «По сути - это механизм ускоренного возврата инвестиций в уже завершенные проекты, выполненные в других индустриальных секторах», - пояснил глава российской делегации.

«Россия и Китай видят в CORSIA скрытую попытку развитых стран повлиять на набирающий обороты рынок гражданских авиаперевозок в ряде стран с быстрорастущим авиационным сектором», - сказал **Юрчик**. По его словам, в России рост международных авиаперевозок в прошлом году составил 11%, в Китае - еще больше, в то время как в Европе этот показатель оценивается на уровне 3% в год.

Россия и Китай не против природы

«Россия не выступает против защиты окружающей среды. Учитывая, что доля международной гражданской авиации в глобальных выбросах CO₂ составляет менее 1,5%, мы считаем, что нам нужно защищать окружающую среду не только на площадке ICAO, но и на площадке ООН в рамках подписанного многими странами и ратифицированного недавно Россией Парижского соглашения по климату», - заявил глава российской делегации.

Юрчик отметил, что Россия и Китай при поддержке Индии на сессии Ассамблеи ICAO только обозначили свою позицию, а в дальнейшем при начале двусторонних консультаций и прямого диалога с государствами - членами ICAO намерены выступить уже с конкретными альтернативными предложениями «по системе экономического стимулирования реального сокращения выбросов CO₂ в международном авиационном секторе на основе глобальной технической модернизации отрасли, направленной на содействие повышению безопасности полетов и достижению целей устойчивого развития ООН во всех государствах - членах ICAO».

Также российская делегация в очередной раз вынесла на рассмотрение Ассамблеи предложение о создании под эгидой ООН так называемых международных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями в качестве разумной и действенной альтернативы CORSIA, направленной не только на реальное снижение эмиссии парниковых газов на глобальном уровне, но и на решение гуманитарных вопросов, включая реализацию целей устойчивого развития ООН.

О CORSIA

ICAO в прошлом году одобрила международный стандарт и этапы внедрения CORSIA. Предполагается, что пилотный экспериментальный проект будет запущен в добровольном режиме уже в 2021 году, а с 2027 года участвовать в этой программе обяжут всех членов организации.

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

<https://tass.ru/obschestvo/6945132>

ТАСС; 2019.09.30; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ДО 128,6 МЛН ПАССАЖИРОВ В 2019 ГОДУ

Российские авиакомпании в 2019 году могут увеличить перевозки пассажиров на 10,7% до 128,6 млн пассажиров по сравнению с 2018 годом. Это следует из материалов к проекту бюджета РФ, внесенному в понедельник в Госдуму.

«Предполагается перевезти 128,6 млн человек (10,7% к уровню прошлого года)», - говорится в материалах.

«На динамику развития пассажирских авиаперевозок окажет положительное влияние развитие рынка региональных и местных перевозок, включая модернизацию аэропортовой инфраструктуры, создание крупных мультимодальных хабов на базе аэропортов, - отмечается в материалах. - Развитие маршрутной сети авиаперевозок и повышение ценовой привлекательности этого вида транспорта способно внести значительный вклад в рост транспортной подвижности населения».

По итогам 2018 года российскими авиакомпаниями было перевезено 116,2 млн пассажиров, что на 10,6% больше, чем в 2017 году.

<https://tass.ru/ekonomika/6945830>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАЗРЕШАТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПУЛКОВО МИНИМУМ ЗА 200 КМ ОТ ПУНКТОВ ПРИБЫТИЯ РОССИЙСКИХ - ИСТОЧНИКИ

Иностранные авиакомпании при введении в петербургском «Пулково» пятой и седьмой степеней «свободы воздуха» смогут летать лишь в те пункты назначения, которые находятся не ближе 200 км от аэропортов, куда уже выполняют рейсы российские перевозчики. О таком ограничении для иностранных конкурентов ранее просили крупнейшие авиакомпании РФ, сообщил «Интерфаксу» источник в отрасли.

«Российские перевозчики сошлись во мнении, что для комплексного развития туристического потенциала Санкт-Петербурга и привлечения дополнительных туристов снятие ограничений необходимо проводить с учетом интересов авиакомпаний РФ, а права на выполнение полетов по 5-й и 7-й степеням свободы должны предоставляться в/из пунктов на территории иностранных государств, расположенных не ближе 200 км от пунктов, в которые уже выполняются регулярные рейсы российских авиакомпаний из Петербурга», - сообщил собеседник агентства.

Официальным комментарием **Минтранса** о том, действительно ли ведомство поддерживает такую позицию бизнеса, «Интерфакс» пока не располагает. Источник в авиакомпании из топ-5 утверждает, что **Минтранс** «за».

На совещании по развитию петербургского транспортного узла, на котором было объявлено о введении в «Пулково» седьмой «свободы воздуха» (позволяет иностранным перевозчикам летать в третьи страны без посадки в стране регистрации), **министр транспорта Евгений Дитрих** заявлял, что направления для иностранцев предлагается делить на группы. Первая - те страны, куда российские компании не летают вообще. Вторая - государства, с которыми есть межправсоглашения, но частоты не выбраны из-за отсутствия спроса. Третья - «спорные направления, требующие дополнительного анализа».

По мнению источника агентства, условие о 200 км вряд ли заинтересует иностранных перевозчиков, что делает либерализацию полетов из «Пулково» формальной. Вместе с тем, в случае одностороннего снятия ограничений для иностранных компаний российским это обернется ежегодными убытками в размере 22 млрд руб., утверждает он, ссылаясь на расчеты бизнеса.

Ранее ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор «Пулково») предложило **Минтрансу** 33 страны для полетов по седьмой «свободе воздуха». В список вошли: Австрия, Бельгия, Болгария, Великобритания, Германия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония. Финальный список планируют утвердить к декабрю этого года.

ТАСС; 2019.09.30; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВВЕДУТ С ЯНВАРЯ

Авиабилеты по льготной стоимости станут доступны для жителей северных Аяно-Майского, Тугуро-Чумиканского, Ульчского районов Хабаровского края с января 2020 года. Об этом сообщил журналистам глава региона Сергей Фургал.

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. За год разрешается по этой стоимости приобрести четыре билета по маршруту Хабаровск - Охотск или Охотск - Хабаровск. Субсидируется программа за счет средств краевого бюджета.

«Пилотный проект показал себя положительно, мы приняли решение с 1 января все северные районы - Аян, Чумикан, Богородское перевести на эту структуру. Тоже сделать фиксированный перелет четыре раза в год туда-обратно по льготной цене. Опыт Охотска показал, что сделать это можно», - сказал Фургал после осмотра в понедельник нового терминала хабаровского аэропорта вместе с вице-премьером - полпредом президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрием Трутневым.

Ранее в сентябре региональные власти сообщали о намерении распространить реализованный в Охотске проект на всю территорию края.

<https://tass.ru/v-strane/6943125>

ТАСС; 2019.09.30; НАЦПРОГРАММА РАЗВИТИЯ РЕГИОНА ПОЗВОЛИТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 27 АЭРОПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Национальная программа развития Дальнего Востока позволит реконструировать 27 аэропортов региона. На эти цели планируется направить 65,9 млрд рублей. Еще 40 объектов аэропортовых комплексов ДФО будут реконструированы в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, сообщили ТАСС в пресс-службе Минвостокразвития.

«Требуется реконструкция 67 объектов в аэропортовых комплексах, включая реконструкцию (строительство) взлетно-посадочных полос. В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрена реконструкция 40 объектов в аэропортовых комплексах в ДФО. Реконструкцию еще 27 объектов предполагается осуществить в рамках Национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года. Предполагаемый объем финансирования 65,9 млрд рублей», - сообщили в пресс-службе Минвостокразвития.

Там уточнили, что 30 аэропортов и аэродромов из 40 вошедших в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** находятся в труднодоступных местах Дальневосточного федерального округа. В 2019 году запланировано начало строительно-монтажных работ по реконструкции 12 аэропортов, проведение проектно-изыскательских работ в отношении 8 аэропортов с общим объемом финансирования за счет средств федерального бюджета 32,5 млрд рублей.

До 2024 года будут построены или реконструированы 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.

На пятом Восточном экономическом форуме (ВЭФ) замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков сообщил, что **Минтранс** совместно с Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики начали работу над единой программой господдержки внутренних пассажирских авиаперевозок в северных и восточных регионах.

Проблема транспортной доступности регионов Арктики и Дальнего Востока складывается из нехватки авиабилетов и высоких цен на авиаперевозки, в том числе и внутрирегиональные, кроме того, на их стоимость влияет дороговизна строительства и обслуживания инфраструктуры. Эти вопросы удастся решать корректировкой бюджета и субсидированием перевозок. По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в экономическом классе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

<https://tass.ru/v-strane/6942938>

ТАСС; 2019.09.30; КАЛИНИНГРАД ПОПРОСИЛ МИНТРАНС ДАТЬ СЕДЬМУЮ СТЕПЕНЬ «СВОБОДЫ ВОЗДУХА» АЭРОПОРТУ ХРАБРОВО

Правительство Калининградской области обратилось в **Минтранс** РФ с просьбой о предоставлении седьмой степени «свободы воздуха» региональному аэропорту Храброво. Об этом ТАСС сообщил в понедельник руководитель пресс-службы областного правительства Дмитрий Лысков.

«Письмо с просьбой к **Минтрансу** РФ о предоставлении воздушной гавани Храброво седьмой степени «свободы воздуха» написано и отправлено. Ее наличие может стать одним из важных условий для расширения географии полетов из Храброво и расширения списка авиакомпаний, которые смогут туда летать. Это, в свою очередь, позволит эффективнее использовать механизм электронных виз для въезда иностранцев в регион», - сказал Лысков, добавив, что сроки принятия решения по этому вопросу пока неизвестны. В пресс-службе Храброво ТАСС сообщили, что аэропорт также предпринимает усилия по решению вопроса о предоставлении ему режима открытого неба с седьмой степенью «свободы воздуха». «Эта работа ведется на всех уровнях, но пока это только на уровне переговоров», - сказал представитель пресс-службы.

Собеседник агентства добавил, что параллельно аэропорт начал переговоры с рядом иностранных авиакомпаний, «чтобы при принятии положительного решения, мы были готовы как аэропорт предоставить им условия в соответствие с седьмой степенью «свободы воздуха». Это лоукостеры Ryanair, EasyJet и Wizz Air, уточнил представитель Храброво.

Степень свободы воздушного пространства - это наборы правил по нахождению самолетов авиакомпании одной страны в воздушном пространстве другого государства. Чем выше степень свободы, тем больше действий иностранным судам разрешается выполнять в воздушном пространстве РФ, в частности, при первой степени самолетам предоставляется только право пересекать пространство государства без посадки, а при максимальной - девятой - иностранные авиакомпании получают право перевозить пассажиров или грузы внутри другого государства без дальнейшего вылета в страну регистрации перевозчика. В частности, так работает авиация в зоне Евросоюза.

До конца 2021 года для аэропорта Храброво действует режим «открытого неба» с пятой «свободой воздуха». Он дает иностранным авиакомпаниям право забирать пассажиров, грузы и почту, не только для своих, но и для третьих стран, и по той же схеме доставлять их в Калининград.

<https://tass.ru/ekonomika/6946482>

ИНТЕРФАКС; 2019.09.30; РОСАВИАЦИЯ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА НА ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА МАГАДАНА ЗА 1,2 МЛРД РУБ.

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (подконтрольно Росавиации) объявило конкурс с ограниченным участием на завершающий этап реконструкции аэропорта «Сокол» (Магадан), следует из материалов на сайте госзакупок. Начальная (максимальная) цена контракта - 1,214 млрд рублей.

Подрядчику предстоит до 1 декабря 2021 года реконструировать 27-39 мест стоянок воздушных судов на перроне, площадку обработки противобледенительной жидкостью, часть водосточно-дренажной сети, а также установить освещение мест стоянок воздушных судов и провести ряд других работ с объектами электроснабжения.

Заявки принимаются до 21 октября, итоги конкурса будут подведены 29 октября.

Победителем конкурсов на предыдущие этапы реконструкции стало магаданское ООО «Нордтрансстрой», часть работ компания ведет в настоящий момент.

Аэропорт расположен в поселке Сокол в 38 км от Магадана, имеет одну взлетно-посадочную полосу. Его эксплуатирует ОАО «Аэропорт Магадан», принадлежащее

Росимуществу. При этом регион ведет переговоры с крупными аэропортовыми холдингами о передаче авиаузла в управление. Для этого Магаданской области необходимо получить аэропорт из федеральной собственности в региональную, одним из условий передачи является реконструкция объекта.

RNS; 2019.09.30; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОТМЕНИЛ ЧАСТЬ ПОЕЗДОВ В АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО

В начале октября «Аэроэкспресс» отменит часть поездов, следовавших из Москвы в международный аэропорт Шереметьево и обратно. Об этом сообщается на официальном сайте «Аэроэкспресса».

«В ночь с 3 на 4, с 7 на 8, с 8 на 9 октября будут отменены поезда, отправляющиеся с Белорусского вокзала в 22:00, 23:30, 00:01, 5:30, 6:00, а также поезда «Аэроэкспресс», следующие из Шереметьево в 22:30, 23:00, 6:30, 7:00», — говорится в сообщении.

Отмечается также, что часть поездов-аэроэкспрессов будет курсировать по измененному расписанию. Изменения, в основном, коснутся поездов, которые курсируют на маршруте поздно вечером, либо рано утром. Отклонения от графика некоторых из них может составлять до 50 минут.

<https://rns.online/transport/aeroekspress-otmenil-chast-poezdov-v-aeroport-SHeremetevovo-2019-09-30/>

[Вернуться в оглавление](#)