



## Ежедневный мониторинг СМИ

02 ОКТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; 2019.10.01; ПРИБАВИМ СКОРОСТЬ .....	4
ПРАЙМ; 2019.10.01; СУЭК СОХРАНЯЕТ ИНТЕРЕС К УЧАСТИЮ В ПРОЕКТЕ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ .....	5
ТАСС; 2019.10.01; КАРЕЛИЯ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ПОГРАНПУНКТА НА ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ .....	5
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЯЛАНСКАЯ АНАСТАСИЯ; 2019.10.02; ЗА ПЕРЕГРУЗ АВТОМОБИЛЕЙ ПЕСКОМ И ЩЕБНЕМ ПРЕДЛОЖИЛИ НЕ ШТРАФОВАТЬ .....	6
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.10.01; ЭКСПЕРТЫ: ЧТО ТОРМОЗИТ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНОГО НАЦПРОЕКТА .....	7
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.01; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДОСТРОИТЬ МАГИСТРАЛЬ МОСКВА - КАЗАНЬ ДО 2025 ГОДА .....	9
ПРАЙМ; 2019.10.01; ГРУППА «ВИС» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТА УСТЬ-ЛУГА .....	9
НИА НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.10.01; НАЧАЛЬНИК ГЖД АНАТОЛИЙ ЛЕСУН УБЕЖДЕН В ЗАВЕРШЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ «МОСКВА-КАЗАНЬ» .....	10
КОММЕРСАНТЪ-FM; «НА ДОРОГЕ НЕТ НИ ГЕНЕРАЛА, НИ ПРОКУРОРА, НИ ПРОТОИЕРЕЯ» .....	10
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.01; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ I КАТЕГОРИИ К 2025 ГОДУ .....	15
ТАСС; 2019.10.01; СОЗДАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ .....	16
ТАСС; 2019.10.01; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ВКЛЮЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ РЕМОНТА МОСТОВ В БЮДЖЕТ .....	16
ТАСС; 2019.10.01; РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ СТАЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ В РОССИИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ В АВТОБУСАХ .....	16
ТАСС; 2019.10.01; В СЫКТЫВКАРЕ ЗАВЕРШИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АГРАНОВИЧ МАРИЯ; 2019.10.01; КАК ПОСТУПИТЬ; ВУЗЫ ОБЪЯВИЛИ ПРАВИЛА ПРИЕМА НА НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД .....	18
ГУДОК; 2019.10.01; НАЧАЛ РАБОТУ «FORUM» - ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КОМАНД УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА .....	20
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.01; ГЕНЕРАТОРЫ ПОЛЕЗНЫХ ИДЕЙ .....	21
ГУДОК; 2019.10.01; ИССЛЕДОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	22
ГУДОК; 2019.10.01; ЛИГА ЧЕМПИОНОВ .....	23
ТАСС; 2019.10.01; ПУНКТ ПРОПУСКА «ИВАНГОРОД» НА РОССИЙСКО-ЭСТОНСКОЙ ГРАНИЦЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ К 2022 ГОДУ .....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.10.02; ДОХОДНАЯ ПЕРЕПРАВА; ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СЭКОНОМИЛО ТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ .....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.02; «ШАШЕЧКИ» И ЕХАТЬ; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ТАКСИ .....	25

---

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.02; ОБЛАЧНО С ПОЯСНЕНИЯМИ; ГИБДД РАЗЪЯСНИЛА, КАК НЕПОГОДА СВЯЗАНА СО ШТРАФАМИ .....	26
РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; ФИНЛЯНДИЯ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ Ж/Д ДО ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ.....	28
ТАСС; 2019.10.01; ПОЕЗД БАКУ - МАХАЧКАЛА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ПО ПРИМЕРУ МАРШРУТА ПЕТЕРБУРГ - ХЕЛЬСИНКИ .....	28
ТАСС; 2019.10.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ К ОЭЗ ТОЛЬЯТТИ НАЧНЕТСЯ ДО 2020 ГОДА .....	29
РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; В РЖД ИЗУЧАЮТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ БИОМЕТРИИ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ .....	30
ТАСС; 2019.10.01; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» УСПЕШНО ПРОШЕЛ ПО МАРШРУТУ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ .....	30
ТАСС; 2019.10.01; ПАССАЖИРЫ РЖД В ДЕКАБРЕ СМОГУТ ЗАБРОНИРОВАТЬ НА САЙТЕ КОМПАНИИ БИЛЕТЫ В ЕВРОПУ.....	31
ИЗВЕСТИЯ; 2019.10.01; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗ МОСКВЫ МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ ЗА 1 ТЫС. РУБЛЕЙ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; БИЛЕТЫ В КУПЕ, СВ И ЛЮКС В РОССИИ СУЩЕСТВЕННО НЕ ПОДРОЖАЮТ В 2020 ГОДУ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ .....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; КАБМИН РОССИИ ОБСУДИТ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ УГОЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ .....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; РОСПРИРОДНАДЗОР БУДЕТ УЖЕСТОЧАТЬ НАКАЗАНИЯ СТИВИДОРАМ ЗА УГОЛЬНУЮ ПЫЛЬ ВПЛОТЬ ДО ВОЗМОЖНОСТИ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ.....	33
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.02; «РОСТЕХ» РИСУЕТ АВИАЛИНИИ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ИЩЕТ ПУТИ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА .....	34
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.02; UTAIR ПРИДЕРЖИВАЕТ АКТИВЫ; ПРОДАЖА ДОЧЕРНЕЙ UTG ЗАТЯГИВАЕТСЯ .....	36
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2019.10.01; ЧИНОВНИКИ НАЧАЛИ БОРОТЬСЯ С ПРОБКАМИ В НЕБЕ .....	37
РБК; 2019.10.01; МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ; ВЫРУЧКА АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ПЕРИОД С 2014 ПО 2018 ГОД УВЕЛИЧИЛАСЬ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА: С 20,24 ДО 57,98 МЛРД РУБ. 64% ЭТИХ ДЕНЕГ ПРИНЕСЛИ НЕАВИАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРЕБОВАНИЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ИНОСТРАННУЮ АВИАТЕХНИКУ В РФ.....	40
ТАСС; 2019.10.01; ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ ПРИВЕТСТВУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ДОБРОВОЛЬНО ВЫПЛАТИЛО 4 МЛН РУБ. ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ КЛЯЗЬМЫ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; ИНВЕСТОРЫ «ПУЛКОВО» ХОТЯТ РЕФИНАНСИРОВАТЬ ДОЛГИ ПОД ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ РЕКОНСТРУКЦИИ .....	42
ТАСС; 2019.10.01; В СПИСОК ПУЛКОВО ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» МОГУТ ПОПАСТЬ НЕ ВСЕ ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ .....	42
РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.10.02; НЕФТЯНИКИ СОХРАНЯЮТ ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИИ; РЯД КРУПНЫХ ГОСКОМПАНИЙ ИСКЛЮЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕХОДА НА НАЛОГОВЫЙ МОНИТОРИНГ .....	43
РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УТВЕРДИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ЗАРУБЕЖНЫХ ВЫСТАВОК С УЧАСТИЕМ РОССИИ .....	45

---



## ПУБЛИКАЦИИ

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; 2019.10.01; ПРИБАВИМ СКОРОСТЬ

Автор: Филатов Вадим

член Сообщества топ-менеджеров логистических компаний

Исполнение майского указа (№ 204 от 7 мая 2018 года) приносит первые результаты на рынке автомобильных грузоперевозок. Наши эксперты начали получать данные о финансовом эффекте от улучшения ситуации на федеральных трассах. Положительная динамика стала результатом государственных усилий в области дорожного строительства последнего времени.

На реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** запланировано в 2019-м выделить 106 миллиардов рублей (в 2017-2018 гг. сумма составляла 130 миллиардов). Помимо прочего, ведется строительство трасс в обход крупных населенных пунктов и реконструкция мостов, устойчивых к повышенным нагрузкам. Как заметил **министр транспорта Евгений Дитрих**, за последние годы удалось «сшить страну дорогами», что дает возможность грузоперевозчикам повысить качество своей работы.

Для эффективных грузоперевозок нужны новые дороги. Это очень важно. Ежедневные потери транспортной компании при работе в регионе с низкой средней скоростью на автодорогах (50-60 км/ч) могут составлять до 25 процентов от стоимости одного рабочего дня.

Приведу несколько цифр, показывающих, как **нацпроект** сказался на нашей компании. На новых или реконструированных трассах средняя скорость передвижения наших транспортных средств выросла до оптимальных значений в 70-75 км/ч. Реконструкция трассы М-11 (Москва - Санкт-Петербург), открытие платных дорог дали ощутимый эффект - в среднем грузоперевозчик экономит около трех часов на рейсах между двумя столицами. Если в 2017-м средняя скорость на этом направлении составляла от 40 до 50 км/час, то в 2019-м - от 60 до 70 км/час.

Время - самый ценный и невозобновляемый ресурс. Повышение средней скорости позволяет также оптимизировать затраты на топливо, снизить амортизационные расходы и уменьшить объемы вредных выбросов в атмосферу. За последние два года активной реконструкции и строительства дорожной сети нам удалось сэкономить на ремонте автопарка около семи процентов средств. Если учесть, что под нашим управлением находится почти две тысячи автомобилей, то экономия получается существенная. Важным приоритетом **нацпроекта «БКАД»** стало и повышение безопасности дорожного движения.

Частный бизнес сегодня экономически заинтересован в успешной реализации национальных и региональных проектов. Одним из примеров успешного взаимодействия государства и бизнеса может стать работа с отраслевыми ассоциациями. Например, можно объединить статистику МОЭС (Межотраслевой экспертный совет по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли) и СТМЛК (Сообщество топ-менеджеров логистических компаний) по грузопотокам и данные о перспективе развития тех или иных регионов. Данная информация поможет профильным госинститутам лучше ориентироваться в текущей ситуации на рынке автомобильных грузоперевозок.

Эффективная реализация **нацпроекта «БКАД»** позволяет добиться синергетического эффекта как для бизнеса, так и для государства в целом.

Автоперевозчики получают возможность эффективнее планировать свою деятельность на несколько лет вперед, повышать скорость и качество работы.

А развитие дорожной сети расширяет экономический потенциал регионов, благотворно влияет на безопасность дорожного движения и экологическую ситуацию.

### **ПРАЙМ; 2019.10.01; СУЭК СОХРАНЯЕТ ИНТЕРЕС К УЧАСТИЮ В ПРОЕКТЕ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ**

Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК) сохраняет интерес к участию в проекте создания сухогрузного района порта Тамань, находится в переговорах с «Росморпортом», рассказал журналистам заместитель гендиректора угольной компании Денис Илатовский.

В июле гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев сообщил, что ФГУП направило «Кузбассразрезуглю», «Металлоинвесту», СУЭК и РЖД предложения по покупке доли в управляющей компании порта Тамань - «РМП-Тамань» - с инвестициями на первом этапе 81 миллиард рублей и ожидало ответа в середине июля. В августе руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков** сообщил, что потенциальные инвесторы подтвердили интерес к проекту. В сентябре глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** сообщил журналистам, что угольные компании, получившие предложение «Росморпорта», взяли паузу. **Цветков**, в свою очередь, заявил об интересе к проекту зарубежных инвесторов.

«Ответили, написали вопросы, мы в переписке. Уточняем параметры этого соглашения, обязательства», - сказал Илатовский, отвечая на вопрос, ответил ли СУЭК на предложение Росморпорта войти в состав консорциума инвесторов сухогрузного района порта Тамань.

«Да, рынок нас к этому не стимулирует, но мы много инфраструктурных проектов ведем, развивать инфраструктуру все равно нужно, просто к этому надо подходить аккуратно», - уточнил Илатовский, отвечая на вопрос, сохраняет ли компания интерес к проекту порта Тамань.

Илатовский рассказал также о статусе проекта модернизации и наращивании мощностей Ванинского балкерного терминала АО «Дальтрансуголь» до 40 миллионов тонн в год, по его словам, строительные работы начнутся в середине 2020 года.

«Идет проектирование, мы выбираем поставщика оборудования, начали предварительные подготовительные работы, завозим инертные материалы. ... (Строительные работы планируются начать - ред.) в середине следующего года», - сказал он.

### **ТАСС; 2019.10.01; КАРЕЛИЯ НАМЕРЕНА ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ПОГРАНПУНКТА НА ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ**

Власти Карелии рассчитывают привлечь деньги из федерального бюджета на строительство международного автомобильного пропускного пункта (МАПП) «Сювяоро» в Лахденпохском районе Карелии. Для этого руководство региона включит работы на погранпункте в индивидуальную стратегию опережающего развития, которая формируется при участии правительства РФ для регионов с низкими социально-экономическими показателями, сообщили ТАСС во вторник в Министерстве экономического развития Карелии.

Модернизация МАПП «Сювяоро» потребовалась в результате решения руководства Финляндии открыть новый погранпункт на границе с Лахденпохским районом Карелии - «Париккала» - к 2024 году. Через погранпункт «Париккала - Сювяоро» станет возможным проезжать не только грузовым автомобилям, но и туристическим автобусам.

«Строительство МАПП Сювяоро планируется осуществить за счет средств федерального бюджета. Правительством Республики Карелия внесено предложение по финансированию данного проекта в рамках реализации индивидуальной программы социально-экономического развития Республики Карелия, которая будет утверждаться

председателем правительства Российской Федерации Дмитрием Медведевым», - уточнили в региональном министерстве.

План мероприятий по комплексному развитию **пунктов пропуска** через госграницу РФ в Карелии **министр транспорта** России **Евгений Дитрих** и глава Карелии Артур Парфенчиков подписали в июле 2019 года. После модернизации финская сторона ожидает, что турпоток из России в Финляндию вырастет более чем на 150 тыс. человек в год и, по оценкам экспертов, принесет индустрии дополнительные 57 млн евро. Позитивных изменений ожидают и власти Карелии.

«Развитие данного **пункта пропуска** позитивным образом отразится на торговле, туризме не только для прилегающих районов Финляндии и России, но и будет востребован бизнесом и жителями Карелии, Санкт-Петербурга, Ленинградской области и всей Восточной Финляндии», - отметили в региональном министерстве.

Решения Финляндии расширить пропускные возможности «Париккала - Сювяоро» ждали с 2015 года. Еще в 2014 году до «Сювяоро» с российской стороны была построена новая дорога с привлечением средств двух программ приграничного сотрудничества России и Европейского Союза. Планировалось, что погранпункт заработает в расширенном формате в 2018 году и привлечет около 30 процентов грузового и пассажирского потока из Ленинградской области и Карелии за счет выгодного географического положения.

Индивидуальные программы развития для отстающих регионов

В июне 2019 года на встрече с президентом РФ Владимиром **Путиным** глава Минэкономразвития Максим Орешкин сообщил, что выбраны десять регионов с невысокими экономическими показателями, по каждому из которых в правительстве будет назначен куратор. В список вошла Карелия, куратором которой стал сам Орешкин. Для каждого отстающего региона формируются индивидуальные стратегии опережающего развития, которые включают развитие экономики, социальной сферы и вопросы улучшения качества среды для жизни.

<https://tass.ru/ekonomika/6949255>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЯЛАНСКАЯ АНАСТАСИЯ; 2019.10.02; ЗА ПЕРЕГРУЗ АВТОМОБИЛЕЙ ПЕСКОМ И ЩЕБНЕМ ПРЕДЛОЖИЛИ НЕ ШТРАФОВАТЬ**

Грузоотправителей могут перестать штрафовать за ситуации, когда газели и фургоны, которые они снабжают песком, щебнем или зерном, превышают допустимую массу транспортного средства. Соответствующий законопроект, предусматривающий поправки в КоАП, член Комитета Госдумы по контролю и Регламенту Алексей Кобилев направил министру транспорта **Евгению Дитриху** (документ есть в распоряжении «Парламентской газеты»).

Согласно постановлению Правительства «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» грузоотправитель должен размещать в кузове фургона или грузовика перевозчика только такой груз и только таким образом, чтобы он не превышал допустимую массу транспортного средства.

Есть там и распределение по осям - для них тоже установлены ограничения по массе груза, рамок которых нужно строго придерживаться. Иначе - штраф: для индивидуальных предпринимателей он составляет от восьмидесяти тысяч до ста тысяч рублей, для юрлиц - от двухсот пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей. Следят за соблюдением этих правил на пунктах весового контроля, пропуска и на таможне.

Для навалочных, сыпучих и наливных грузов вообще нужно отменить эту норму.

Сейчас эта норма распространяется на все виды грузов - и на контейнеры, и на песок, и на щебень, и на воду.

Между тем депутат Алексей Кобилев нашел в отсутствии разделения этих видов несправедливость: масса тех же контейнеров, погруженных в кузов, сразу понятна и предсказуема - их как поставили, так они и стоят на протяжении всей поездки, не перемещаясь. А вот масса песка в процессе езды изменчива.

«Например, грузовик резко остановился или быстрее поехал, и какая-то часть песка перешла на другую ось - и там уже возникает превышение массы, установленной в правилах, - объяснил Кобилев. - Я считаю, что для навалочных, сыпучих и наливных грузов вообще нужно отменить эту норму». Парламентарий уверен, что эти правила не должны применяться в отношении грузов, которые нельзя «ни рассчитать, ни спрогнозировать, как они будут перемещаться по кузову».

За перегруз автомобилей песком и щебнем предложили не штрафовать

<https://www.pnp.ru/politics/za-peregruz-avtomobiley-peskom-i-shhebne-predlozhili-ne-shtrafovat.html>

### **ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2019.10.01; ЭКСПЕРТЫ: ЧТО ТОРМОЗИТ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНОГО НАЦПРОЕКТА**

Реализацию комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) тормозят перестройка системы госуправления, задержки знаковых проектов и недостаточность гарантий для инвесторов. К такому выводу пришли представители государственных органов, институтов развития и крупные инвесторы в ходе панельной дискуссии форума «Транспортная инфраструктура России-2019».

**Комплексный план** модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) предполагает строительство более 500 различных объектов транспортной инфраструктуры: дорог, мостов, ВСМ, аэропортов, подходов к портам, логистических центров, объектов Севморпути и других. Общая стоимость проектов более 6,3 трлн рублей, из которых только около 3 трлн рублей планируется выделить из федерального бюджета, а остальные средства привлечь у инвесторов. По двум федеральным проектам, входящих в КПМИ, первоначальные планы недавно изменились: начать строительство высокоскоростных ж/д магистралей (ВСМ) решено не на направлении Москва – Казань, а в направлении Москва – Санкт-Петербург. А вместо полностью новой автотрассы Москва-Казань в рамках развития коридора «Европа – Западный Китай» планируется начать с реконструкции ряда участков трассы М-7.

Внедрение проектного подхода

Как рассказал первый замглавы **Минтранса РФ Иннокентий Алафинов**, с точки зрения госуправления одной из основных проблем при реализации проектов КПМИ стало совмещение подходов проектного управления и процессного. «На неотмененную систему процессного управления внесения изменений во все нормативные документы наложилось проектное управление», - отметил **Алафинов**.

По его словам, федеральные органы власти оказались к этому не готовы. «Вместо принятия решения за 2-4 месяца, и даже за 1 месяц, как планировалось в рамках проектного управления, мы получили по срокам плюс. Мы получили не параллельную систему, а последовательную», - пояснил он.

Ограниченный горизонт планирования

По словам заместителя председателя правительства Московской области Вадима Хромова, сделать КПМИ более эффективным инструментом позволило бы расширение сроков прогнозирования включенных в него проектов. Сейчас проекты КПМИ ограничены реализацией до 2024 года, тогда как, к примеру, развитие рельсового транспорта в области выходит далеко за горизонт 10 лет, отметил Хромов.

Международная помощь

Участникам реализации инфраструктурных проектов в России пришлось столкнуться и с новыми реалиями отсутствия помощи извне, добавил Дмитрий Панкин, президент Черноморского банка торговли и развития. «С начала 2000-уж годов в российских инфраструктурных проектах активно участвовали Европейской банк реконструкции и развития, Мировой банк. Все транспортные проекты велись с их участием», - пояснил он. Но сейчас они ушли. Новые банки появляются: образован банк стран БРИКС, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Но у них пока недостаточно персонала и опыта, отметил Панкин.

«Мы ожидали, что будет вал конкурсов (на реализацию проектов, - Прим.ред.), как только КПМИ был объявлен, - отметил исполнительный директор департамента финансирования инфраструктуры ВТБ Капитал Александр Воронюк. Как добавил заместитель председателя ВЭБ.РФ Юрий Корсун, рынку сейчас важно дать понимание, когда будут реализованы крупные знаковые проекты в рамках КПМИ.

«На рынке есть ощущение, что пока решения по крупным проектам не приняты, есть задержка по принятию решений на региональном уровне», - отметил он. По его словам, для участников рынка важно понимать, что региональные проекты не потеряны и система отбора проектов в КПМИ «не забывает» региональную повестку.

Нереализованные ожидания по крупным проектам тормозят приход инвесторов в инфраструктуру, согласен гендиректор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев. В качестве примера он привел решение реконструировать трассу М-7. «Мы занимаемся реконструкцией и знаем, что ее реконструировать нет смысла. Большая загадка, почему было принято решение о реконструкции», - отметил он. По его словам, компания готова была бы принять участие в новых крупных дорожных стройках, но пока не видит где можно было бы применить себя.

**Осторожный оптимизм**

В то же время участники дискуссии сошлись во мнении, что принятие КПМИ позволило рассчитывать на реализацию проектов, которые в противном случае никогда не были бы реализованы. Как отметил Игорь Коваль, гендиректор турецкой инфраструктурной компании IC Ictas по России и СНГ, рынок ГЧП структурирован таким образом, что проекты невозможны без капитальных грантов, а КПМИ дает возможность получения федерального софинансирования. А Юрий Корсун добавил, что уровень проработки КПМИ выше, чем планы других **нацпроектов**. Участники рынка рассчитывают, что настройка процессов управления КПМИ займет непродолжительное время, и уже в следующем году количество проектов с привлечением частного финансирование вырастет.

Для выработки решений по эффективной реализации КПМИ участники дискуссии также выступили с инициативой создать неформальный клуб, в который войдут представители госорганов и институтов развития, региональные власти, инвесторы, строительные компании и другие стороны, связанные с инфраструктурным рынком.

**Разделение рисков**

Как рассказал порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает информационное агентство ТАСС, председатель совета директоров группы «ВИС» Игорь Снегуров, для привлечения частных инвесторов в инфраструктурные проекты необходимо изменить подход государства к распределению рисков. У самой группы «ВИС», по словам Снегурова, есть более десятка проработанных проектов на сумму около 1 трлн рублей, которые могли бы быть включены в национальные проекты. «Но инфраструктурные компании нуждаются в поддержке государства не только с точки зрения упрощения законодательства или доступа к более дешевым средствам, - отметил Снегуров. - Необходим знаковый шаг, дающий инвесторам понять, что государство разделит с ними риски».



По словам Снегурова, есть однозначный мировой опыт: объекты инфраструктуры строятся с привлечением средств пенсионных фондов и страховых компаний. «У нас же пока пенсионным фондам проще показать убыток, чем вложиться в инфраструктуру», - пояснил он. Также, отмечает Снегуров, работающей моделью могли бы стать гарантии государства по выкупу тех проектов, которые частные инвесторы могут реализовать сами. «Сейчас в госпроектах очень высок управленческий риск, по недавнему исследованию Счетной Палаты в «недострое» заморожено порядка 5,3 трлн рублей, - отмечает Снегуров. - У частного инвестора больше возможностей по качественной подготовке проекта, управлению. Дайте гарантию, что государство выкупит объект, если он достроен, или заберет бесплатно, если нет».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/eksperty-cto-tormozit-realizaciu-infrastrukturnogo-nacproekta>

### **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.01; МИНТРАНС НАМЕРЕН ДОСТРОИТЬ МАГИСТРАЛЬ МОСКВА - КАЗАНЬ ДО 2025 ГОДА**

Последний из участков новой платной федеральной магистрали Москва - Казань, расположенный на отрезке от Владимира до Канаша, в Минтрансе России планируют достроить в 2024-2025 годах.

Об этом заявил сегодня первый заместитель министра России **Иннокентий Алафинов**. Соответствующее заявление чиновник сделал в ходе своего выступления на открывшейся в Москве конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности».

«Середину [промежуточный, второй, участок новой магистрали] - это Арзамас, Канаш - будет скорее всего 2024-2025 год», - сообщил представитель **Минтранса**.

Одновременно **Алафинов** подтвердил намерения **Минтранса** построить до конца 2024 года головной участок новой магистрали Москва - Казань - на отрезке от Москвы до Владимира. «Он у нас стоит в планах, и мы уверены, что сделаем его», - заверил он.

В этот же срок, по словам **замминистра**, должен быть построен завершающий отрезок новой магистрали, запланированный к строительству в районе южного обхода Казани, с мостом через Волгу.

«У нас сейчас началось проектирование всего этого направления», - отметил спикер.

По словам **Иннокентия Алафинова**, в **Минтрансе** не намерены затягивать с реализацией проекта по строительству новой трассы (фото: ГИД)

Таким образом, из слов **Алафинова** следует, что в профильном министерстве по-прежнему не намерены затягивать с реализацией данного проекта, несмотря на все имеющиеся в правительстве разногласия по данному поводу.

Напомним, что всего лишь неделей ранее стали известны подробности нового плана по реализации данного проекта. В соответствии с ним в период до конца 2024 года вместо изначально запланированных 729 км магистрали было предложено построить всего 230 км. Речь идет о двух участках новой дороги: головной от Москвы до Владимира и завершающий - от Канаша до Казани. Оставшуюся часть магистрали - от Владимира до Канаша - в таком случае могли бы достроить лишь в 2027 году.

В то же время окончательное решение по этапности строительства трассы Москва - Казань, как сообщалось, оставалось за главой правительства России.

**Иннокентий Алафинов**

<http://truckandroad.ru/roads/mintrans-nameren-dostroit-trassu-moskva-kazan-do-2025-goda.html>

### **ПРАЙМ; 2019.10.01; ГРУППА «ВИС» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТА УСТЬ-ЛУГА**

Группа «ВИС» рассматривает возможность инвестиций в развитие порта Усть-Луга, считает направление интересным, рассказал журналистам глава инвестгруппы Игорь Снегуров.

В декабре Снегуров говорил, что ВИС считает интересным для участия проект по созданию инфраструктуры порта Индига в Ненецком АО. Порт Индига в Арктике - один из самых крупных инфраструктурных проектов НАО. Главный инвестор проекта - корпорация AEON Романа Троценко.

«Конкретных проектов в портовой сфере у группы сегодня нет. Мы знаем о текущих разрабатываемых проектах, в том числе Усть-Луге. Это интересное направление, ряд компаний к нам обратились, чтобы мы рассмотрели возможность сотрудничества», - сказал Снегуров, отвечая на вопрос, интересуется ли группа инвестициями в портовые проекты РФ.

Грузооборот терминалов порта Усть-Луга в ближайшие четыре - пять лет должен вырасти до 160-180 миллионов тонн в год, инвестиции в новые проекты порта составляют порядка 100 миллиардов рублей, сообщила генеральный директор «Компания Усть-Луга» Виктория Федорова. «Компания Усть-Луга» объединяет 12 терминалов в морском порту Усть-Луга. Также в порту строятся три новых терминала.

«Нет. Тамань точно нет», - сказал он, отвечая на вопрос, был бы группе «ВИС» интересен проект создания сухогрузного района в порту Тамань.

Мощности морских портов РФ, согласно утвержденному правительством комплексному **плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, должны быть увеличены к 2024 году до 1,3 миллиарда тонн грузов. В частности, должны быть реализованы такие проекты, как строительство сухогрузного района порта Тамань (Краснодарский край) и угольного терминала Лавна (Мурманск), специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Дальний Восток) и ряд других.

### **НИА НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2019.10.01; НАЧАЛЬНИК ГЖД АНАТОЛИЙ ЛЕСУН УБЕЖДЕН В ЗАВЕРШЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ «МОСКВА-КАЗАНЬ»**

Начальник Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» Анатолий Лесун убежден в завершении строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань». Об этом он заявил на пресс-конференции 1 октября 2019 года.

«Я не могу комментировать слухи. Журналисты много пишут на этот счет. Сейчас принято решение о формировании проекта ВСМ «Москва-Санкт-Петербург». Сегодня все «Сапсаны», даже сдвоенные, которые выходят на линию, показывают популярность этого маршрута. Тем не менее, я всегда говорил, что высокоскоростная магистраль «Москва-Казань» будет. Это просто вопрос времени», - заявил Анатолий Лесун.

Он добавил, что сейчас проектирование ВСМ до Казани находится на завершающей стадии. До Нижнего Новгорода проект уже готов, до конца не готов только «вход» в Нижний Новгород.

<https://www.niann.ru/?id=543502>

### **КОММЕРСАНТЪ-FM; «НА ДОРОГЕ НЕТ НИ ГЕНЕРАЛА, НИ ПРОКУРОРА, НИ ПРОТОИЕРЕЯ»**

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин - в интервью «Ъ FM»

Какой ущерб российской экономике наносит высокий уровень аварийности на дорогах? Как вычислить стоимость потерянного времени и цену человеческой жизни? И не являются ли утопией планы добиться нулевой аварийности уже через десять лет? Об этом в программе «Экономика дорожной безопасности» Марат Кашин поговорил с директором Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаилом Блинкиным.

- Мы поговорим об экономических потерях, к которым приводит аварийность на дорогах. Подсчитать убытки пытаются очень многие, очень разные результаты получаются. Одни эксперты оценивают потери для российской экономики в 2% ВВП,

другие говорят о 5%. В абсолютных цифрах это миллиарды рублей разницы. Почему так получается?

- Существуют потери прямого счета. Например, потери транспортных предприятий, связанные с ущербом для подвижного состава и потерей грузов в результате дорожно-транспортных происшествий. Это подсчитываемо, но даже эта самая простая компонента требует довольно аккуратной статистики с учетом тысяч участников перевозочного процесса. Это в старину было несколько транспортных предприятий: Облавтотранс Саратов и Облавтотранс Самара сложу и получу, да. Сейчас такого сорта потери вряд ли кому-то выгодно демонстрировать. В принципе, здесь - по крайней мере, технически - понятно, как эту статистику собрать.

- Какую формулу расчета вы используете в вашем институте?

- Для расчета есть принципиально разные компоненты. Компонент номер один - ущерб, связанный с транспортными средствами, и ущерб потери грузов при происшествиях. Такую статистику можно собрать, она самая простая. Второй компонент - потери времени, связанные с ДТП. Это любой человек за рулем прекрасно понимает: когда два не очень аккуратных водителя столкнулись даже на вполне приличной дороге, и из трех полос осталась одна - пробка выстроится на много километров. А если, не дай бог, такая авария произошла на обычной дороге низкой технической категории, где всего две полосы движения - одна в одну сторону, другая в другую, - то там даже бесхитрое происшествие с участием, скажем, грузового автомобиля остановит дорогу в обе стороны. И тут начинается потеря времени. И здесь абсолютный произвол: какова цена времени? Когда надо делать какие-то расчеты для города, есть разные методики, самая простая - это считать, что время горожанина равно какой-то части среднечасовой зарплаты в этом городе. Так обычно и считают. У нас были старые градостроительные нормативы по подсчету времени населения: мы берем, сколько народ теряет в пробках, и потом это время потери в пробках умножается на цену времени горожанина. Потеря времени считается так: у меня есть истинная скорость, измеряем в любом городе с помощью сервиса «Яндекс.Пробки» или других сервисов, на одном километре теряет автомобиль, условно, три минуты (на самом деле больше); сколько автомобилекилометров у меня в городе накручено за последний год, я всегда восстановлю, хотя бы по продажам бензина, любым другим способом, и вот эти миллиарды автомобилекилометров я умножаю на эти минутки, у меня получается потеря времени, так? А потом эти потери времени я умножаю на цену времени, и получается, сколько теряет субъект на пробках. Часть этих пробок связана с авариями, вот я это туда отнесу. У нас есть самый главный компонент и самый интересный, самый нетривиальный - цена времени. Российские исследования на эту тему дорогие, сложные - здесь и социология, здесь и элементы теории транспортных потоков. Но вот есть зарубежные факты: для низкодоходных слоев населения цена времени - это очень маленькая часть зарплаты, грубо говоря, ему это свободное от работы время не так ценно, потому что ничего хорошего у него за это время не произойдет. Для высокодоходных слоев населения цена потерянного часа гораздо больше, чем цена его среднечасовых доходов, потому что он заработал уже достаточно, чтобы это время проводить содержательно: если это семейные люди - с детьми, если это молодые люди - это какое-нибудь развлечение и так далее.

Но самый главный компонент - потери, связанные с ущербом от ранений и гибели людей. Они самые главные. И здесь есть самая большая неопределенность.

- Как в практическом смысле эти все знания можно применить? И если такие разные методики подсчета, то какую принимают во внимание власти для подсчета экономических потерь?

- Самый главный - третий компонент. Есть такой термин - *statistical value of life* (статистическая цена жизни). Он трактуется в международной практике так: сколько надо заплатить, чтобы эту жизнь спасти. Это тонкая и экономически, очень чувствительная с

социально-психологической точки зрения проблема. Страховая цена человеческой жизни в России, в общем, невелика. Страховые выплаты после катастроф, получивших всероссийский резонанс, платят правительство, губернии и так далее. Но эти деньги чрезвычайно малы по сравнению с ценой человеческой жизни, которая принята не только в экономических расчетах, это абстракция, а в реальной страховой практике развитых стран мира. Это просто несопоставимые вещи. Методики расчета цены человеческой жизни в России в разное время делались по заказу Министерства экономики, **Министерства транспорта**. Но там всегда главная дырка - ключевые параметры: сколько стоит час времени гражданина, сколько стоит его частичная или полная утрата здоровья, сколько стоит его жизнь, утраченная в результате ДТП. В России в части гибели людей на дорогах достигнут за последние годы очень значительный прогресс - у нас совсем недавно, пять-шесть лет назад, на дорогах гибло более 30 тыс. ежегодно, в последние годы у нас уже гибнет меньше 20 тыс., 18 тыс. и менее, да, то есть фактически гибель на дорогах в два раза снизилась за последние годы. Но все равно вот эта цифра - 18 тыс. - ужасная.

- Есть официальный документ - стратегия безопасности дорожного движения, и в ней красивая, но, на первый взгляд, совершенно невыполнимая история: к 2030 году свести к нулю аварийность на дорогах. Это же утопия?

- У нас есть в национальных целях - выйти на показатель: четыре погибших на 100 тыс. жителей. По последнему году эта цифра чуть меньше 13.

- А среднеевропейский уровень, чтобы понимать?

- О, вот это очень важный вопрос. Средний показатель по самым лучшим в части безопасности - ниже четырех. Вот цифра 4 достигнута в восьми самых безопасных странах мира - это страны Северной Европы (Швеция, Норвегия), Швейцария, Великобритания, Германия, Япония.

- Как у них это получается?

- Но даже самые безопасные страны мира на этот уровень выходили годами. Снять самые простые безобразия в транспортном поведении горожанина, обывателя, жителя, в общем, несложно. Вот, скажем, в Африке даже трехзначные цифры есть - 100 человек и более. Мы находились ровно посередине. Из двухзначных цифр, из 10-15 в 8, например - в принципе, достижимо, более или менее понятно, как это делать.

В России вещи, связанные с медициной катастроф, с качеством автомобильного парка, автоматически происходят. Мировой автопром, включая отечественный, уже никаких ведер с гайками не выпускает, средства пассивной безопасности есть в любом новом автомобиле, где бы его ни сделали - в Тольятти, в Японии или в Мюнхене; все равно это будет нормальный автомобиль по пассивной безопасности. Плюс к этому мало-помалу, хотя хотелось бы быстрее, улучшается качество организации дорожного движения, состояния дорог. Вот эти вещи решаемы. Самая главная вещь, которая переводит страны из категории среднеопасных в малоопасные - транспортное поведение участников дорожного движения. Это ключевой вопрос, самый трудный. Как он у нас решаться будет - я не знаю. Он ключевой. Скажем, в Великобритании это давняя традиция, есть университетские профессора, кафедры, то есть это наука.

- В России ежегодно растет объем автопарка - сейчас уже 60 млн частных автомобилей, и их становится все больше. Если мы боремся за снижение аварийности, не стоит ли как-то ограничить этот процесс? Может быть, ввести квоту на семью, ведь есть такое в некоторых странах. Поможет ли это?

- Опыт некоторых стран я знаю очень хорошо - с его инициаторами я хорошо знаком: например, с Кеном Ливингстоном, который ввел платный въезд в Лондон, я пил пиво. Знаком я и с японским профессором, который придумал замечательный рецепт: нельзя купить автомобиль можно, но тебе не дадут госномер, пока ты не принесешь в регистрирующий орган бумажку, что у тебя есть место для парковки. В Москву приезжал

господин Сингх, который организовал совершенно замечательный инструмент в Сингапуре: чтобы купить автомобиль, ты должен прийти на аукцион и купить ваучер на покупку, а ваучер стоит раза в три больше, чем сам автомобиль.

- Фильтры?

- Фильтры. Но это имеет очень малое отношение к вопросам безопасности дорожного движения. Возможно, для городов густонаселенных, многомиллионных, Москвы той же самой, какой-нибудь из этих «варварских» методов нам что-то придется использовать. Но к безопасности дорожного движения это не имеет никакого отношения.

- А что имеет?

- Есть компонент технический, а есть компонент гуманитарный, политический, какой угодно. Из них самый главный - причем это не мое личное мнение, это классика, на эту тему написаны горы научной литературы - это институции. Из них самое главное - тотальное равенство прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения. На дороге нет ни генерала, ни прокурора, ни протоиерея - есть участники дорожного движения. Практика всех стран, в которых достигнуты лучшие показатели аварийности - «лучшие» говорить всегда очень трудно, потому что даже если гибнет немного людей, это все равно трагедия, да, но сравнительно, по цифрам лучшие - у них количество лиц, имеющих хоть какие-то привилегии в дорожном движении, перечисляется на пальцах одной руки. Я в свое время переводил американские документы: преимущество в движении имеет кортеж президента Соединенных Штатов, автомобили экстренных и неотложных служб, траки почтовой службы США - их почти не осталось, потому что все перешли на электронную переписку, но тем не менее. Все прочие должностные и выборные лица Соединенных Штатов являются участниками дорожного движения по общим правилам. В Европе эти правила еще более жесткие - я помню, несколько лет назад на каком-то транспортном конгрессе ко мне подошел русскоговорящий немец и со смехом сказал, что у них Ангела Меркель имеет меньше преимуществ в дорожном движении, чем второй помощник вашего районного прокурора.

- Я горячо поддерживаю ваши слова, но все-таки аварии в основном происходят не из-за того, что кто-то имеет преимущество перед другими.

- Ответ: аварии происходят по самым разным причинам. Но есть статистический закон: стандарты транспортного поведения всегда задает национальная элита. Если кому-то можно выезжать на встречную полосу на Кутузовском проспекте, то наверняка какой-нибудь водитель бензовоза где-нибудь под Таганрогом выедет на встречную полосу обычной нашей двухполоски не потому, что он элита, а потому что стандарты транспортного поведения таковы - кому-то можно, всем нельзя. Это очень важно. Разумеется, нет тривиальной прямой связи, что аварии происходят из-за того, что какой-то начальник выезжает на встречу. А вот стандарты видны всем. Это очень важный вопрос. По статистике в странах с правильными институциями самая низкая в мире аварийность.

- Есть прямая зависимость между уровнем аварийности и объемом трафика?

- Есть так называемый закон Смида. Рубен Сид - великий английский ученый, первый профессор транспортной политики Лондонского университетского колледжа, грандиозный человек, он приезжал в Москву. Так вот, по закону Смида, количество погибших в расчете, условно, на 10 тыс. автомобилей убывает как гипербола, в гиперболической зависимости от уровня автомобилизации страны. Грубо говоря, чем выше уровень автомобилизации, тем она более гладко убывает. То есть, когда автомобилей на тысячу жителей становится больше, происходит то, что Рубен Сид называл «транспортным самообучением нации» - люди уже понимали, что надо себя как-то научиться вести, иначе будет совсем плохо. Он этот закон опубликовал как эмпирическую гипотезу в 1949 году, и 70 лет мы имеем возможность наблюдать, что нигде он не нарушался. Национальная статистика движется по закону Смида. Вот мы

перешли мировую кривую Смита всего три года назад - у нас было хуже, теперь лучше, то есть мы учимся, нельзя сказать, что мы стоим на месте.

- Значит, дело не в том, что мы пересаживаем людей на общественный транспорт, на электрички, разгружаем дороги? Это никак не влияет на аварийность?

- Мы этим самым решаем городские транспортные проблемы, спасаемся от пробок, от жутких потерь времени и так далее. А с аварийностью это связано очень мало. Есть объективные факторы - пассивная безопасность наших автомобилей, качество организации дорожного движения, состояние дороги и так далее. И есть важнейший субъективный фактор - как мы себя ведем, какие транспортные стандарты задает элита. Можно добавить еще медицину катастроф, быстроту реагирования. Кстати, по всем этим техническим факторам Россия очень большого прогресса достигла, иначе бы мы и не сумели в два раза уменьшить смертность на дорогах.

- **Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** предполагает выделение 5 трлн руб. за пять лет, в год по 1 трлн руб. Это много или мало для того, чтобы действительно заметить качественные изменения? Это только изменения качества дорог, инфраструктуры, или это влияет на безопасность?

- Если мы разделим этот 1 трлн руб. на 80 регионов или на 1,5 млн км - это только по Росстату протяженность сети дорог Российской Федерации, - то это деньги совсем не грандиозные. Это деньги разумные. И то, что они пойдут в регионы на приведение в порядок местной дорожной сети - это большое благо, очень позитивное дело. Как председатель общественного совета **Минтранса**, я общаюсь с самыми разными людьми из регионов, от начальников до рядовых автомобилистов. Это разумный проект с очень позитивными целями - слава богу, что он состоялся. Но только не надо иллюзий, что это какие-то бешеные деньги пришли. Никаких бешеных денег. Просто надо разделить на наш километраж, получится не так много. Как это будет сказываться на безопасности? Хотя бы чисто технически. Есть такое понятие «устранение очаговой аварийности». Очаги аварийности - это какие-то совсем скверные места, где из-за плохой видимости, из-за пешеходного перехода неосвещенного, еще тысячи всяких технических причин есть особо скверная статистика дорожно-транспортных происшествий. Вот устранить очаги дорожно-транспортных происшествий - это великое благо. В рамках этого проекта по каждой области, по каждой агломерации есть конкретные цифры, что должны сделать. Если устранены очаги, то вероятность возникновения аварий будет меньше. Это объективная вещь, очень хорошая вещь. Мое отношение к этому проекту сугубо позитивное.

- Пять лет - достаточно большой срок, а что мы можем сделать прямо сейчас, чтобы снизить уровень аварийности в России? Пусть это даже покажется немного философским вопросом.

- Пункт первый и самый простой: у нас есть административный регламент ДПС, серьезный официальный документ, и там количество привилегированных участников дорожного движения мелким шрифтом занимает, по-моему, много-много текста; вот этот пункт сократить до нормального уровня, принятого в цивилизованных странах - президентский кортеж, но ни генерала, ни протоиерея, ни прокурора...

Второй пункт: кроме генеральских безобразий и безобразий, которые допускают всякие, так сказать, селебрити, считающие, им все можно - развернуться через двойную сплошную и так далее, наше с вами транспортное поведение ненамного лучше, чем у начальства. Наше с вами транспортное поведение должно быть, по крайней мере, осмотрительным. Я не только за рулем езжу, я еще читаю все время статистические сводки. Наше с вами транспортное поведение - ключевой фактор. Я даже не говорю о таких банальностях, как алкоголь за рулем. Опасное вождение характерно для нас с вами не только в пьяном, но и в трезвом виде.

- Все, убираем мигалки, повышаем сознательность водительскую.

- Разумеется, есть еще материальные, технические вещи, которые заложены в нацпроекте, но, честное слово, они будут выполняться.

<https://www.kommersant.ru/doc/4110834>

### ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.01; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОГИ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ БУДУТ СООТВЕТСТВОВАТЬ I КАТЕГОРИИ К 2025 ГОДУ

В период до 2025 года федеральные дороги европейской части России приведут в полное соответствие I технической категории, в результате чего те будут соответствовать требованиям осевых нагрузок до 11,5 тонн.

Об этом заявил сегодня первый заместитель министра России **Иннокентий Алафинов**. Соответствующее заявление чиновник сделал в ходе своего выступления на открывшейся в Москве конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности».

«Скорее всего, в европейской части мы к 2025 году все федеральные дороги в первую или во вторую (по документам, но выглядящую как первая) категории переведем», - анонсировал планы представитель **Минтранса**.

По словам **Алафинова**, в период до 2024 года также будут приведены в соответствие I технической категории федеральные дороги Северо-Запада страны - как минимум до Выборга, а возможно, и до границы с Финляндией.

«На юге - у Черного моря, на М-4 «Дон» - I категория уже есть везде. Дальше, до 2024 года мы с вами уйдем за «Большое бетонное кольцо» по М-1. То есть все это будет сделано», - продолжил он.

Одновременно, по словам **Алафинова**, **Минтранс** ставит в план реконструкцию трассы М-7 «Волга», что позволит увеличить там пропускную способность и скорость движения.

Также до 2024 года планируется полностью перевести под соответствие осевым нагрузкам в 11,5 тонн часть транспортного коридора «Европа - Западный Китай» на отрезке Канаш (Чувашия) - новый обход Тольятти - М-5 «Урал» - обход Самары - Оренбург - Сагарчин.

В **Минтрансе** озвучили подробности своих планов по реконструкции сети автодорог федерального значения (фото: ГК «Автодор»)

Такие же планы у министерства - по переводу под осевую нагрузку в 11,5 тонн - по трассе «Кавказ», идущей к границе с Азербайджаном.

«У нас также есть вопрос - и мы все время спорим с коллегами - что делать с обходом Дербента. Мы настаиваем на том, что он должен быть - потому что весь грузовой поток идет через город Рыбинск. С Минэком есть разногласия насчет этого», - поделился подробностями представитель **Минтранса**.

Дальше, по словам чиновника, у профильного министерства останется лишь реконструкция М-6 «Каспий» и «встанет вопрос, как поступать с М-5», на реконструкцию которой - кроме участка в Московской области - пока нет средств.

В целом, отметил **Алафинов**, **Минтранс** начал вплотную заниматься созданием в России транспортных коридоров («Европа - Западный Китай», «Север - Юг» - прим. ГИД). «И мы будем это двигать. У нас стоит задача сделать эти коридоры», - подчеркнул **замминистра**. Касательно более отдаленных перспектив, поделился планами спикер, в министерстве уже «планомерно закладывают» то, что предстоит сделать относительно развития дорожной сети в период 2025 - 2030 годов.

М-11 обход Волочка

<http://truckandroad.ru/roads/federalnye-dorogi-evropejskoj-chasti-rossii-budut-sootvetstvovat-i-kategorii-k-2025-godu.html>

### ТАСС; 2019.10.01; СОЗДАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Минтранс РФ рассчитывает, что создание автоматизированной системы весогабаритного контроля грузовиков (АСВГК) на федеральных трассах начнется в 2020 году. Об этом журналистам сообщил первый замглавы Минтранса РФ **Иннокентий Алафинов** в кулуарах форума «Транспортная инфраструктура России-2019».

«Сместаться будет срок, связанный с реализацией системы. И создание системы - мы планируем, что первое ее функционирование уже начнется, к сожалению, в следующем году», - сказал чиновник.

Он сообщил, что конкурс на создание АСВГК будет объявлен до конца 2019 года. Пока претендента два - «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС, оператор системы взимания платы с большегрузов «Платон») и «Ростелеком». Изначально планировалось, что создание автоматизированной системы весогабаритного контроля начнется в текущем году, сказал **Алафинов**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sozdanie-avtomaticheskoy-sistemy-vesogabaritnogo-kontrolya-nachnetsa-v-2020-g---mintrans>

### ТАСС; 2019.10.01; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ НА ВКЛЮЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ РЕМОНТА МОСТОВ В БЮДЖЕТ

Минтранс РФ завершает разработку программы ремонта аварийных мостов и путепроводов, рассчитывает на ее включение в трехлетний бюджет на 2020-2022 годы. Об этом журналистам рассказал первый замглавы Минтранса РФ **Иннокентий Алафинов** в кулуарах форума «Транспортная инфраструктура России-2019».

«Мы сейчас заканчиваем оформление программы по искусственным сооружениям, которая состоит из трех разделов, это аварийные мосты и путепроводы, это путепроводы через железные дороги и внеклассные мостовые переходы, - рассказал **Алафинов**. - В эту программу будут включены объекты как требующие дополнительного финансирования, так и уже финансируемые или включенные в **комплексный план** или **БКАД**».

По словам **Алафинова**, заявка на включение в бюджет уже подана, ожидается презентация программы в рамках проектного комитета правительства по реализации **нацпроектов**. «Общий объем программы порядка 300 млрд рублей до 2024 года включительно. Мы предполагаем, что исходя из возможностей федерального бюджета, ее можно было бы финансировать в объеме 35-40 млрд рублей в год. Причем не линейно, а дав регионам время подготовить проекты», - сказал он.

Разработать программу реконструкции региональных мостов ранее поучил президент РФ **Владимир Путин**. По оценкам Минтранса, ремонта или реконструкции требуют более 3 тыс. мостов и путепроводов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-rasscityvaet-na-vklucenie-programmy-remonta-mostov-v-budzet>

### ТАСС; 2019.10.01; РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ СТАЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ В РОССИИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ В АВТОБУСАХ

Использование ремней безопасности стало обязательным в России при перевозке детей в автобусах с 1 октября. Об этом говорится в постановлении правительства РФ. Согласно документу, требования выдвинуты к организациям и сопровождающим лицам. Проезд детей возможен только с пристегнутыми ремнями, но сама процедура организации поездки значительно упростилась.

По словам вице-премьера Максима **Акимова**, ответственность за то, чтобы все дети были пристегнуты, будет возложена на сопровождающих их взрослых.



В Госавтоинспекции отметили, что сопровождающие обязаны контролировать не только ремни безопасности, но и следить за тем, чтобы дети не вставали с мест во время движения автобуса.

По новому постановлению административная нагрузка по отношению к организаторам и перевозчикам поездок заметно снизилась. Теперь в документе о маршруте поездки не нужно указывать наименование юридического лица или ФИО индивидуального предпринимателя, осуществляющих деятельность в области оказания гостиничных услуг, либо реестровый номер туроператора, график движения и расчетное время перевозки. Сами документы теперь нужно хранить не три года, а только 90 дней, за исключением поездок со случаями ДТП.

Постановление предусматривает необязательность наличие непрерывного стажа работы водителя транспортного средства категории D не менее одного года на дату начала перевозки, как это было ранее.

Уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова подчеркнула, что новые требования не должны привести к удорожанию поездок или к их недоступности в регионах.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remni-bezopasnosti-stali-obazatelnyimi-v-rossii-pri-perevozke-detej-v-avtobusah>

### **ТАСС; 2019.10.01; В СЫКТЫВКАРЕ ЗАВЕРШИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА 2019 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ**

Дорожные ремонтные работы, запланированные в рамках **нацпроекта** на 2019 год, полностью завершены в Сыктывкаре (Республика Коми), отремонтировано 26 участков дорог на 493 млн рублей, сообщает во вторник пресс-служба муниципалитета.

В сообщении уточняется, что из федерального бюджета по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выделено чуть менее 400 млн рублей.

«В Сыктывкаре реализован в этом году национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Ремонтно-дорожная кампания стартовала 22 апреля и была успешно завершена 30 сентября. Отремонтировано 26 участков дорог протяженностью более 35 км на общую сумму 493 млн рублей, из них чуть менее 400 млн рублей - это деньги федерального бюджета», - говорится в сообщении. В рамках дорожных работ сделано освещение 20 пешеходных переходов, установлено свыше 2250 метров ограждений и 5,1 км освещения.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе администрации Сыктывкара, с объемом работ удалось справиться, несмотря на проливные дожди на протяжении всего лета. Заранее была проведена большая подготовительная работа, конкурсные процедуры, достигнуты договоренности с коммунальными предприятиями, чтобы они заменили инженерные сети до старта дорожных работ.

«План ремонта был составлен таким образом, чтобы не создавать транспортного коллапса. Хотелось бы выполнить ремонт быстрее, но трем нашим основным подрядным организациям - «Темпдорстрою», «Доринвесту» и «Коми дорожной компании» - не хватило мощностей, чтобы делать все одновременно, однако с задачей справились. Отремонтированы участки основных транспортных артерий города, и предложения мэрии совпали с пожеланиями горожан. Приведены в порядок трассы на окраине - Лесопарковая, выполняющая роль объездной, Корткеросская, участок большой объездной дороги», - пояснили в мэрии.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zaplanirovannye-na-2019-god-po-nacproektu-doroznye-raboty-zaverseny-v-syktyvcare>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АГРАНОВИЧ МАРИЯ; 2019.10.01; КАК ПОСТУПИТЬ; ВУЗЫ ОБЪЯВИЛИ ПРАВИЛА ПРИЕМА НА НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД**

Сегодня на сайтах всех вузов должны быть опубликованы правила приема на 2020/21 учебный год. По сути, это начало новой приемной кампании. Абитуриенты, на старт!

Уже в декабре школы начнут собирать заявления о том, какие предметы по выбору, помимо обязательных математики и русского языка, выпускники будут сдавать на ЕГЭ. Определиться нужно до 1 февраля. То есть совсем скоро.

По словам ректоров, современный абитуриент сдает экзамены по выбору не наугад, а с точным расчетом на поступление в конкретный вуз на конкретную специальность. Именно поэтому правила приема на будущий год публикуются заранее.

Итак, что в них? В первую очередь - контрольные цифры: сколько бюджетных мест выделено государством на бакалавриат, специалитет и магистратуру по всем направлениям. Вторым номером - перечень вступительных испытаний. А также сроки начала и завершения приема документов, правила подачи и рассмотрения апелляций, образец договора об оказании платных образовательных услуг, минимальные баллы по предметам.

Всего на 2020/21 вузам выделено 525 663 бюджетных места. Больше всего, конечно, на программы бакалавриата - 302 776 мест. На специалитет - почти 76 тысяч.

В приоритетных направлениях подготовки у минобрнауки на будущий год - здравоохранение, педагогика, IT, ракетно-космическая сфера, филология, культура и искусство.

Глобальных изменений в правилах приема нет. Не все вузы готовы до публикации правил раскрывать даже незначительные секреты. Но, скажем, накануне завесу приоткрыли в Южно-Уральском госуниверситете.

- У нас небольшие изменения в перечнях экзаменов для ряда направлений, - рассказал «РГ» ответственный секретарь приемной комиссии ЮУрГУ Александр Губарев. - Например, для поступления на какую-либо специальность вместо физики абитуриентам нужно будет сдавать информатику. Это требование времени - многие специальности уходят в информационные технологии. Обновится список индивидуальных достижений. Особое внимание к дополнительным успехам абитуриентов и в Санкт-Петербургском государственном электротехническом университете «ЛЭТИ».

- Мы хотим присуждать до 10 дополнительных баллов призерам и победителям региональных и национального чемпионатов «Молодые профессионалы (WorldSkills Russia)» и «Профессионалы будущего (JuniorSkills)», - говорит руководитель центра «Абитуриент», ответственный секретарь приемной комиссии вуза Ольга Кучерова.

Здесь с большой вероятностью подрастут минимальные проходные баллы по каждому вступительному испытанию - как минимум на 5 - 7 баллов. А значит, конкурс станет еще более жестким.

В МФТИ поделились конкретикой: на программы бакалавриата и специалитета выделено 848 бюджетных мест, большая часть - на направление «Прикладные математика и физика».

- Эти места будут распределены по всем нашим подразделениям, - отметила заместитель ответственного секретаря приемной комиссии МФТИ Нелли Якупова.

В РАНХиГС на бюджетном отделении для бакалавров выделено 2754 места, а для специалистов - 222. Особенность вуза в том, что программы специалитета есть лишь на трех направлениях подготовки - психологические науки, экономика и управление и юриспруденция. Самый большой набор в 2020 году будет на специальность «Экономика и управление», вторым номером - «Юриспруденция». Ректор академии Владимир Мау отмечает: среди абитуриентов РАНХиГС растет спрос на более сложные и дорогие программы. По его словам, сегодня это тренд. Почему? Молодежь начинает рассматривать образование как инвестицию в себя и в свое будущее.

Еще один тренд, конечно, интерес к IT-специальностям. Например, в Санкт-Петербургском политехническом университете Петра Великого на пике популярности - Институт компьютерных наук и технологий.

- Особенно популярна здесь «Программная инженерия», - говорит ответственный секретарь приемной комиссии СПбПУ Виталий Дробчик. - Всего же в институт в эту приемную кампанию было подано более 9000 заявлений при бюджетном наборе 280 человек. Думаю, в прием-2020 будет не меньше. У тех, кто выбрал медицинский профиль, в фаворитах «Биомедицинские информационные технологии и системы», «Ядерная медицина».

В университете Лобачевского (Нижний Новгород) биомедицинские направления тоже на пике спроса, также как и физико-математические.

- В наш вуз стремится все больше иностранных абитуриентов, поэтому в следующем году планируем для них ранний прием документов - по отдельному конкурсу, - комментирует будущую приемную кампанию проректор по связям с общественностью университета Лобачевского Никита Авралев. - Еще из новинок - расширяем перечень конкурсов, которые дают дополнительные баллы. Это запрос самих школьников.

### АКЦЕНТ

Растет спрос на сложные и дорогие программы. Молодежь начинает рассматривать образование как инвестицию в себя и свое будущее

Между тем

### А ВУЗ И НЫНЕ ТАМ

Зачем идти в университет? Странный вопрос. Ведь всем вроде бы ясно: нужно получить высшее образование, профессию, знания. Но, оказывается, этот вопрос часто ставит в тупик старшеклассников и их родителей. В Центре трансформации образования Московской школы управления Сколково обсудили, почему. По данным портала SuperJob, 85 процентов абитуриентов выбирают вуз, просто исходя из проходных баллов: куда можно «проскочить».

- Мы получаем выпускников вуза, которые не имеют представления ни о своих дальнейших шагах, ни о возможностях, которые есть на рынке труда. Для многих университет - это место тусовки, где можно хорошо провести время, - замечает руководитель департамента «Карьера и профориентация» SuperJob Ксения Большакова.

По мнению директора Центра трансформации образования МШУ Сколково Ольги Назайкинской, многие просто не понимают, чего именно ждут от университета: «Сегодня возможностей для получения образования - море. И на практике выбор именно вуза, а не колледжа не всегда оправдан».

Эксперты поделили молодежь на две группы: «дайверы» и «сканеры». Первые готовы посвятить себя конкретной профессии и с головой погружаться в науку. Вторым интересно все на свете, а вуз нужен только для галочки. Так вот, дайверам, как считают аналитики, действительно имеет смысл идти в университет и выстраивать карьерную траекторию - бакалавриат, магистратура, дополнительные курсы... Сканерам же можно остановиться на бакалавриате или вовсе выбрать колледж, а уже потом добирать то, что потребуется для дела. Кстати, сегодня многие колледжи по уровню технологического и кадрового оснащения превосходят иные университеты.

- В цифровую эпоху у вузов уже нет монополии по созданию, хранению и передаче знаний, - говорит проректор **Российского университета транспорта (МИИТ)** Владимир Тимонин. - В XXI веке выживут «гибкие» вузы, где студенты могут выстраивать собственный маршрут обучения, менять направление, оперативно добирать необходимые навыки. Границы между уровнями образования стираются. Будущее за мобильными, «живыми» системами, которые умеют подстраиваться под нужды студентов и потенциальных работодателей.

### ГУДОК; 2019.10.01; НАЧАЛ РАБОТУ «FORUM» - ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КОМАНД УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В понедельник в Иркутском государственном университете путей сообщения стартовал проект развития управленческих команд учебных заведений железнодорожного транспорта «ForUm». Мероприятие организовано ОАО «РЖД» и Корпоративным университетом РЖД. Участниками форума стали руководители подразделений ведущих отраслевых вузов России, в том числе ректоры девяти железнодорожных университетов, сообщает пресс-служба **Российского университета транспорта**.

С 30 сентября по 4 октября состоятся панельные дискуссии, круглые столы, мастер-классы, стратегическая сессия. Итогом форума станет комплекс предложений по совершенствованию системы подготовки квалифицированных специалистов для транспортной отрасли.

С приветственным словом к участникам выступили начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов и начальник Забайкальской железной дороги Александр Скачков.

«Полигонные технологии организации работы железных дорог требуют новых компетенций от выпускников вузов, и, в первую очередь, от целевиков, поэтому, крайне важно создавать в наших вузах эффективную образовательную среду и работать с профориентацией будущих железнодорожников», - сказал Василий Фролов.

Александр Скачков подчеркнул: «Забайкальская железная дорога, исходя из уникального географического положения, активно взаимодействует с двумя университетами путей сообщения в Хабаровске и Иркутске, поэтому необходимо развивать кооперацию между вузами для синхронизации подходов к подготовке квалифицированных кадров для нашего непростого региона».

Начальники дорог отметили значимость проведения подобных мероприятий, поскольку дискуссионные форматы позволяют обмениваться опытом, проектами и находить новые эффективные форматы развития кадрового потенциала.

Заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский отметил, что в 2019 году развитию кадрового потенциала в компании отводится особое значение: «Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Валентинович Белозеров 2019 год объявил годом человеческого капитала. Одним из элементов развития человеческого капитала станет перезагрузка взаимоотношений с вузами. Предложения и решения, выработанные на «ForУме» с представителями образовательного сообщества, дополняют существующую стратегию эффективной подготовки профессионалов в области железнодорожного транспорта России и позволят повысить качество инженерной подготовки».

Одним из ключевых мероприятий «ForУма» станет стратегическая сессия, направленная на поиск решений по развитию сотрудничества ОАО «РЖД» с отраслевыми вузами. Выработанные предложения будут рассмотрены совместно с заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрием Шахановым, курирующим социально-кадровый блок в компании. Ректоры университетов обсудят актуальные вопросы востребованности выпускников вузов с начальником Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергеем Саратовым.

В рамках деловой программы участники встретятся с руководством ОАО «РЖД», представителями региональных органов власти, экспертами образовательного сообщества, а также посетят объекты ВСЖД, Детскую железную дорогу и детский технопарк «Кванториум», оснащенный высокотехнологичным оборудованием для подготовки новых высококвалифицированных инженерных кадров и развития инноваций.

«ForUm» является новым форматом ежегодной научно-практической конференции «ТОП-100», которая проводится с 2013 года. За 6 лет в ней приняли участие более 500

представителей железнодорожных вузов, колледжей и техникумов России. Проект зарекомендовал себя как эффективная площадка для взаимодействия представителей отраслевых образовательных организаций с руководством ОАО «РЖД». Ранее мероприятия были проведены в университетах железнодорожного транспорта в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Ростове-на-Дону.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1479095>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.01; ГЕНЕРАТОРЫ ПОЛЕЗНЫХ ИДЕЙ**

В Москве прошла защита инновационных проектов, разработанных участниками стажировки RZD.GENERATION - выпускниками ведущих российских вузов. Участники стажировки RZD.GENERATION представили проекты совершенствования работы холдинга

30 сентября в Москве, в здании Центра научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД», прошла защита шести инновационных проектов, разработанных участниками стажировки RZD.GENERATION - выпускниками ведущих российских вузов. Стажировка RZD.GENERATION призвана помочь в поиске специалистов, способных решать актуальные задачи, стоящие перед РЖД. Отбор соискателей проходил весной, конкурс составил 20 человек на место.

По результатам отбора были выбраны 30 стажеров из числа молодых специалистов, окончивших МГУ им. М.В. Ломоносова, МГИМО, Финансовый университет при Правительстве РФ, НИУ ВШЭ, МГТУ им. Н.Э. Баумана, РЭУ им. Г.В. Плеханова, РУТ (МИИТ), РГГУ, РАНХиГС. Стажеров различных специальностей объединили в шесть agile-команд. С июля по сентябрь под руководством наставников из числа руководителей холдинга они работали над различными проектами, заказчиками которых выступили заместители генерального директора и руководители подразделений ОАО «РЖД».

Результаты работы стажеры представили руководству компании 30 сентября в здании Центра научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД».

Стажеры, работавшие над проектом «Создание интернет-портала по развитию внешнего HR-бренда», представили дизайнерские решения карьерного портала ОАО «РЖД», учитывающие интересы потенциальных соискателей: школьников, студентов, действующих работников.

Цель проекта «Маркетинг грузовой логистики» - создание перечня потенциальных клиентов ОАО «РЖД» для последующей работы по их привлечению. Так, стажеры определили 248 предприятий, которые могли бы пользоваться услугами железнодорожного транспорта, но либо никогда ими не пользовались или перестали пользоваться.

Команда проекта «Разработка укрупненной производственно-экономической модели» занималась корректировкой параметров расчета производственных и расходных показателей компании в соответствии с целями Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года.

Стажеры проекта «Реинжиниринг сервисов вокзальных комплексов» работали над планом изменения облика Казанского вокзала. Они предложили изменить зонирование вокзального пространства (разделить зоны фуд-корта, магазинов и залов ожидания), создать комнату матери и ребенка, пересмотреть подход к обустройству платформ и вокзальных территорий.

Разработчики проекта «Создание системы управления электропоездами в автоматическом режиме» разработали программное обеспечение, которое позволит электропоезду на МЦК на основе нейронной сети обнаруживать колею, а также людей и предметы, находящиеся в непосредственной близости от железнодорожных путей. Таким образом, подвижной состав может эксплуатироваться без участия машиниста.

Команда проекта «Развитие высокоскоростных магистралей» предложила решения по продвижению ВСМ среди жителей регионов на маршруте Москва - Санкт-Петербург, в частности, они предложили организовать тематические фотовыставки на вокзалах, провести PR-кампанию в СМИ, создать спортивную команду ВСМ.

«Чтобы разработать действительно качественный проект, который будет полезен компании, нам нужно было ознакомиться с внутренними процессами ОАО «РЖД». Для этого организаторы подготовили для нас экскурсии по инфраструктурным объектам и встречи с топ- менеджментом холдинга. Также мы приняли участие в различных корпоративных мероприятиях, например XII Слете молодежи ОАО «РЖД». Мы благодарны компании за возможность попробовать себя в роли новаторов железнодорожной отрасли», - говорит одна из стажеров, выпускница МГИМО Анастасия Губчевская.

«Проект RZD.GENERATION выгоден всем сторонам. Стажеры получили уникальный опыт работы в крупнейшей транспортно-логистической компании страны, ценные профессиональные знания и навыки. Для ОАО «РЖД», в свою очередь, важен взгляд со стороны на наши внутренние процессы, - отметил начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов. - Наиболее ярко проявившие себя стажеры в ближайшее время будут трудоустроены в компанию и продолжат работать над начатыми проектами».

### **ГУДОК; 2019.10.01; ИССЛЕДОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Юлия Милевич, аспирантка **Российского университета транспорта (МИИТ)**

Тема моего дипломного проекта заинтересовала членов экзаменационной комиссии, и мне предложили развить ее в кандидатскую диссертацию. Сейчас я учусь в аспирантуре **РУТ (МИИТ)** и работаю над исследованием, которое, надеюсь, окажется полезным для отрасли.

В этом году я окончила **РУТ (МИИТ)**, специальность «эксплуатация железных дорог, транспортный бизнес и логистика». Ни разу не пожалела о том, что поступила сюда, поскольку получаю ценные и очень нужные знания. Надеюсь, в будущем смогу проявить себя, работая в компании.

Когда я оканчивала школу, была уверена, что в технический вуз точно не буду поступать. Я два года училась в школе журналистики и планировала идти на журфак МГУ Но все сложилось иначе. В десятом классе я узнала, что в **МИИТе** есть подготовительные курсы для абитуриентов, и решила пройти их. В итоге целый год я исправно посещала занятия и в конце концов решила, что хочу получить специальность, которая будет всегда востребована. В результате я поступила в Институт управления и информационных технологий (ныне - Институт управления и цифровых технологий) **МИИТа** на специальность «эксплуатация железных дорог, транспортный бизнес и логистика» по целевому направлению от Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».

Также мне представилась возможность параллельно с основной учебной программой пройти подготовку в авторском классе «Повышение эффективности взаимодействия участников перевозочного процесса в местах зарождения и погашения грузопотоков на железнодорожном транспорте».

Когда пришло время выбирать тему выпускной квалификационной работы, я решила, что хочу взяться только за решение действительно важной для отрасли проблемы. В итоге свою работу я посвятила теме «Разработка перспективной технологии организации грузовых перевозок».

Сегодня актуальной становится проблема ухода немассовых видов грузов с железнодорожного транспорта. Суть моего дипломного проекта заключалась в оптимизации использования новых технологий, повышении доступности

железнодорожного транспорта для клиентов и максимальной эксплуатации существующей инфраструктуры.

Совместно с моим дипломным руководителем - директором Института управления и цифровых технологий РУТ (МИИТ) Сергеем Петровичем Вакуленко - было принято решение выдвинуть мой проект на конкурс по предоставлению грантов студентам вузов на разработку выпускных квалификационных работ по темам, определяемым ОАО «РЖД». В итоге мне удалось стать обладателем гранта.

Моя дипломная работа предполагала рассмотрение заявленной проблемы на всей сети (нужно было проанализировать, как продвигается груз, как клиенты могут включаться в ускоренные перевозки), поэтому было очень сложно собирать необходимую информацию. Мне помогали представители ТЦФТО, МТЦФТО, АО «РЖД Логистика».

Защита дипломного проекта проходила перед преподавателями университета и представителями ОАО «РЖД». Комиссия поставила мне оценку «отлично» и дала рекомендации к поступлению в аспирантуру. Сейчас я продолжаю свое исследование уже в рамках написания кандидатской диссертации. Надеюсь, что мой труд будет полезен для ОАО «РЖД».

Конечно, свою профессиональную жизнь я планирую связать с российскими железными дорогами. Предполагаю, что как целевик Центральной дирекции управления движением начну карьеру именно в этом подразделении компании. Знаю, что ОАО «РЖД» предоставляет молодым сотрудникам множество возможностей для развития, главное - суметь грамотно ими воспользоваться.

### **ГУДОК; 2019.10.01; ЛИГА ЧЕМПИОНОВ**

В РУТ 30 сентября состоялось торжественное открытие первого в истории вуза турнира «Лига чемпионов **Российского университета транспорта** по мини-футболу» сезона 2019-2020 годов.

За звание лучшей, как сообщили «Московскому железнодорожнику» в пресс-службе РУТ, будут бороться 36 команд вуза. Победитель определится в апреле будущего года.

В матче открытия играли команды Golden Gamers и «Цвет настроения ИПСС». Право сделать первый символический удар по мячу было предоставлено проректору университета Михаилу Кленову.

- В этом году большое количество студентов изъявило желание играть в футбол, - сказал, обращаясь к юным спортсменам, Михаил Кленов. - Командам желаю пройти сезон без травм, а судьям быть объективными и честными. В торжественной церемонии открытия турнира приняли участие первый проректор РУТ Валентин Виноградов, директор института пути, строительства и сооружений Таисия Шепитько, директор Центра по социальной и молодежной политике РУТ Регина Назарова, заведующая кафедрой «Физическая культура и спорт» Фаина Сибгатулина.

Первая секция по мини-футболу появилась в университете еще в 1972 году, после завершения строительства спортивного комплекса и открытия легкоатлетического манежа. С тех пор мини-футбол стал одним из самых популярных в вузе видов спорта.

### **ТАСС; 2019.10.01; ПУНКТ ПРОПУСКА «ИВАНГОРОД» НА РОССИЙСКО-ЭСТОНСКОЙ ГРАНИЦЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ К 2022 ГОДУ**

Международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) «Ивангород» на границе между Россией и Эстонией в Ленинградской области реконструируют к 2022 году, что позволит увеличить его пропускную способность до 1,8 тыс. транспортных средств в сутки. На реконструкцию планируется направить 935 млн рублей, сообщил во вторник ТАСС замдиректора Санкт-Петербургского филиала госучреждения «Росгранстрой» Дмитрий Ваньчков.

«В рамках федерального проекта «Логистика международной торговли» **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»** к 2020 году планируется завершить проектирование работ по реконструкции МАПП «Ивангород». Завершить строительно-монтажные работы - в 2022 году. Пропускная способность объекта увеличится до 1,8 тыс. транспортных средств в сутки», - сказал Ваньчков.

Сегодня проектная пропускная способность МАПП «Ивангород» составляет более 1,4 тыс. автомобилей в сутки, включая 200 грузовиков, 60 автобусов и 1,2 тыс. легковых автомобилей, а также 7 тыс. человек. **Пункт пропуска** расположен в Ивангороде, с другой стороны от пункта находится эстонский город Нарва. Города соединены мостом через реку. По мосту также возможен пеший переход границы РФ и Эстонии.

С 1 октября в Санкт-Петербурге и Ленобласти вводятся электронные визы для иностранцев, в связи с чем в двух регионах ожидается увеличение туристического потока. В понедельник член правления крупного автобусного перевозчика Lux Express Райт Реммель заявил порталу ERR, что коридор для автобусов на границе Эстонии и РФ в Ленобласти перегружен и компания не сможет увеличить число ежедневных рейсов, несмотря на упрощение визового режима. Lux Express является крупнейшим перевозчиком между Таллином и Петербургом, совершая ежедневно по 10 рейсов.

**Нацпроект «Международная кооперация и экспорт»** состоит из пяти федеральных проектов: «Промышленный экспорт», «Экспорт продукции АПК», «Логистика международной торговли», «Экспорт услуг» и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта». Он ориентирован на достижение доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП до 20%, а также на рост экспорта несырьевых неэнергетических товаров к 2024 году до \$250 млрд.

<https://tass.ru/ekonomika/6947888>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.10.02; ДОХОДНАЯ ПЕРЕПРАВА; ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СЭКОНОМИЛО ТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ 14 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ**

За год с момента открытия Крымского моста для грузового транспорта по нему проехали 723 тысячи машин с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонны. А их владельцы - транспортные компании - сэкономили за счет упрощения логистики более 14 миллиардов рублей. Об этом сообщил инфоцентр «Крымский мост».

Интересно, что с 1 октября 2018 года и по сегодняшний день годовой грузовой трафик между Крымом и Кубанью вырос в 2,5 раза, ведь согласно статистике Керченской паромной переправы с 2016 по 2018 годы паромы перевезли суммарно 850 тысяч фур. Это вполне закономерный результат. Ведь, напомним, переправа одной фуры на пароме стоила 19,5 тысяч рублей, а проезд по мосту - круглосуточный и бесплатный.

- Грузопоток в направлении Крыма примерно на четыре процента превысил краснодарский и составил почти 377 тысяч машин, - уточнили в инфоцентре. - Больше всего грузовиков по мосту в обе стороны проехали в июле - 73103 автомобиля. Суточный же рекорд пришелся на 26 сентября - 2931 фура за 24 часа.

Как отметил директор филиала ФКУ Упрдор «Тамань» Григорий Сокол, за год сообщение между берегами не прерывалось ни разу вопреки частым в Керченском проливе штормам: за минувшие 12 месяцев метеостанции зафиксировали суммарно 2500 часов штормовой погоды, или более 100 суток. Готовы дорожники и к предстоящему сезону штормов.

К концу года будет запущено железнодорожное пассажирское и грузовое сообщение. Снизятся логистические затраты

- На базе эксплуатации уже сформирован запас соли - почти 2000 тонн, - рассказал Сокол.  
- При неблагоприятном погодном прогнозе дорожное полотно будет обработано водно-



соляным раствором. Он предотвратит появление наледи. При усилении ветра информационные табло на мосту подскажут водителям комфортный скоростной режим. В правительстве региона считают, что Крымский мост почти за полтора года своего существования обеспечил бесперебойную поставку товаров с материка на полуостров и обратно, а также стал настоящим драйвером развития туризма. Ведь теперь поездку на полуостров можно планировать в любое время года, независимо от штормов в Керченском проливе.

- Большинство туристов на полуостров прибыло по Крымскому мосту - 61 процент, - говорит министр курортов и туризма Республики Крым Вадим Волченко. - Мост, безусловно, разрешил целый ряд логистических проблем. А учитывая, что к концу этого года запустится железнодорожное пассажирское и грузовое сообщение, то снизятся и логистические затраты.

В целом с начала работы автодорожной части моста (с 16 мая 2018 года) трафик в обе стороны превысил 7,65 миллиона легковых и грузовых машин, мотоциклов и автобусов. Железнодорожная часть моста, как и планировалось, откроется в декабре 2019 года. Сейчас продолжается монтаж системы автоматического контроля и управления движением поездов.

<https://rg.ru/2019/10/01/reg-ufo/podschitana-ekonomiia-za-god-gruzovogo-dvizheniia-po-krymskomu-mostu.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Za-god-po-Krimskomu-mostu-proehali-bolee-720-tis-gruzovikov-2019-10-01/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2019.10.02; «ШАШЕЧКИ» И ЕХАТЬ; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ТАКСИ**

На такси регулярно ездят две три жителей российских городов. При этом спрос на услуги этого вида транспорта постоянно растет, выяснили в ходе опроса аналитики «Левада-центра». О том, что за последние два года стали ездить на такси чаще, заявили 33 процента респондентов.

Такси в России устойчиво входит в тройку наиболее часто используемых видов транспорта. Около половины участников опроса сообщили, что вызывают машину один или несколько раз в месяц. Четверть респондентов признались, что делают это несколько раз в неделю и чаще.

Спрос на услуги такси растет за счет перетока в этот сегмент пассажиров общественного транспорта, делают вывод авторы исследования. Больше половины участников опроса, заявивших о том, что они стали пользоваться такси чаще, уточнили, что это произошло за счет сокращения частоты поездок в общественном транспорте. С личного автомобиля на такси пересели 11 процентов респондентов. Остальные сообщили о том, что добавили поездки на такси к другим видам транспорта, не снижая частоты их использования.

Средняя продолжительность поездки на такси составляет 21 минуту, варьируясь от 23 минут в городах-миллионниках (не включая столицу) до 15 минут в малых городах. В Москве этот показатель достигает 30 минут.

Средняя стоимость поездки не превышает 223 рублей. Подавляющее большинство опрошенных (77 процентов) признались, что чаще всего оплачивают такси наличными. При этом чек у водителей не просят. Больше половины респондентов вообще не знают о том, что имеют на это право, показали результаты опроса.

«Оплата наличными и отсутствие контроля за чеками - самые благоприятные условия для существования серого рынка. Итоги опроса показывают, что пока большие города осваивают безналичные платежи, в регионах по-прежнему процветает нелегальный извоз, считает председатель Общественного совета по развитию такси в регионах РФ Ирина Зарипова.

По мнению Карена Казаряна, ведущего аналитика Российской ассоциации электронных коммуникаций (РАЭК), рынок такси за последнее время все-таки заметно «обелился». Именно с этим связан рост спроса на услуги этого вида транспорта, полагает он. «Аналитический центр при правительстве два года назад оценивал долю легального рынка такси в 85 процентов, что является собой разительный контраст с ситуацией 10-15-летней давности», - отмечает Казарян.

Дальнейшее распространение онлайн-сервисов в регионах будет способствовать дальнейшему выходу рынка из серой зоны, добавляет он.

Перевозки такси действительно стали прозрачнее за счет массового распространения оплаты картой, привязанной к приложениям онлайн-агрегаторов. Кроме того, таксисты переходят на самозанятость, подключаясь к мобильному приложению ФНС, которое позволяет пробивать чеки за поездки, в том числе оплаченные наличными, напоминают в «Яндекс.Такси».

Однако важно продолжать двигаться по этому пути, отметил представитель онлайн-сервиса. Обеспечивать возможность удаленного осмотра автомобилей, использования электронных путевых листов. Ввести дистанционный мониторинг скорости и манеры вождения, контроль времени, которое водители проводят на линии.

<https://rg.ru/2019/10/01/rossiiane-stali-chashche-polzovatsia-uslugami-taksi.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.02; ОБЛАЧНО С ПОЯСНЕНИЯМИ; ГИБДД РАЗЪЯСНИЛА, КАК НЕПОГОДА СВЯЗАНА СО ШТРАФАМИ**

Штрафы с камер не должны выноситься, если нарушения зафиксированы во время тумана или сильного дождя, при отсутствии предупреждающих знаков о работе комплекса и при жалобах граждан на работу комплекса. Соответствующее указание, как выяснил “Ъ”, направила в регионы ГИБДД России «для исключения проблемных аспектов» в работе систем автоматической фиксации нарушений. Эксперты инициативу поддержали, но обратили внимание, что документ Госавтоинспекции юридической силы не имеет — на его основании штрафы невозможно отменить.

О том, что ГИБДД России направила в регионы указания по работе с дорожными камерами, сообщила на своей странице в одной из соцсетей юрист, эксперт по безопасности дорожного движения Катерина Соловьева. “Ъ” ознакомился с документом. Главк определил перечень случаев, при которых штрафы не должны выноситься, а сами комплексы должны выключаться:

во время непогоды, когда невозможно получить качественную фотографию;  
при отсутствии табличек 8.23 «фотовидеофиксация» или такой же разметки перед стационарной камерой;  
при многократных жалобах граждан на неточность работы конкретной камеры;  
при отключении светофоров и введении управления движением регулировщиком;  
при проведении дорожных работ (за исключением случаев, когда в зоне ремонта введено временное ограничение скорости).

В случаях, если предупреждающей таблички о фотовидеофиксации нет, региональное управление ГИБДД должно «принять меры», чтобы такие знаки появились. Обработка материалов с комплексов и вынесение постановлений должны быть также прекращены, если у региона закончился (или расторгнут) контракт на отсылку «писем счастья» автовладельцам. Все отбракованные материалы должны храниться на серверах в течение двух месяцев с даты нарушения.

В МВД России, отвечая на запрос “Ъ”, подтвердили, что письмо действительно направлено в субъекты. «Причиной стала необходимость исключения из практики работы ЦАФАПов (центров автоматической фиксации административных правонарушений; входят в состав региональных УГИБДД.— “Ъ”) ряда проблемных аспектов, выявленных в

ходе проведенного анализа»,— пояснили в МВД. По сведениям “Ъ”, проверки проводились с начала 2018 года по 30 июня 2019 года.

Выяснилось, что в среднем 25% всех фотоматериалов с камер в стране не могут быть использованы для вынесения постановлений.

В 22 регионах этот показатель даже выше, включая Москву, Севастополь, Нижегородскую, Самарскую, Тюменскую области. Направленное в регионы письмо также связано с поручением президента Владимира **Путина** после июньского заседания Госсовета: до 1 февраля 2020 года должны быть установлены «требования об обязательном информировании» водителей о местах размещения камер. Сейчас, напомним, установка таблички «фотовидеофиксация» носит рекомендательный характер. В общей сложности, по данным МВД, за шесть месяцев 2019 года с помощью камер было вынесено более 51 млн постановлений о нарушениях ПДД.

«Если разъяснения ГИБДД действительно будут применяться на практике, автомобилистам станет существенно проще,— уверена Катерина Соловьева.— В результате люди будут освобождены от обязанности доказывать очевидные вещи при попытках отменить штраф, сформированный, например, при выезде за стоп-линию при отключенном сигнале светофора». В ГИБДД давно знают о накопившихся проблемах в системе фотовидеофиксации, отмечает она, но ведомство пока не может повлиять на частные компании, которые устанавливают камеры в регионах, поэтому решено просто исключить из практики потенциально спорные случаи.

Эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман поддержал инициативу, но заметил, что подобное указание не имеет юридической силы (как закон, постановление или ведомственный приказ), поэтому региональные управления не обязаны ему следовать. Более того, говорит он, если водитель получит штраф, зафиксированный, например, не обозначенной знаком камерой, указание ГИБДД не может служить основанием для отмены постановления. По мнению господина Шухмана, необходимо конкретизировать, какую непогоду (осадки, температурный режим, уровень осадков и т. д.) необходимо считать достаточной для ограничения работы комплексов. Эксперт напомнил, что в системе фотовидеофиксации остается большое число нерешенных проблем, среди которых отсутствие оперативного контроля за мобильными треногами и конвейерный принцип рассмотрения фотографий вопреки требованиям КоАП «о всестороннем и объективном рассмотрении дел».

Представитель компании «МВС Групп» (оператор подмосковной системы фиксации нарушений) поддержал разъяснения ГИБДД, заметив, что еще с 2016 года работает по обозначенным Госавтоинспекцией правилам. «Материалы, где неразличима марка или модель, в том числе из-за плохих погодных условий, и ранее отправлялись в брак,— заверили “Ъ” в компании.— При отключении светофора материал уходит в корзину, отсутствие табличек 8.23 и ранее было причиной для отключения комплексов. Комплекс в обязательном порядке отключается от фиксации при наличии более двух жалоб для проведения проверки». Для проверки качества материалов, рассказали “Ъ” в компании, организован тройной режим контроля: сначала материалы проверяет нейросеть, далее происходит ручная предобработка (на этих этапах отсеивается порядка 10% фотографий), а окончательное решение принимается сотрудниками ГИБДД. «С выходом письма ГИБДД для компании ничего принципиально не поменялось, но мы поддерживаем распространение такого опыта на все регионы России, поскольку это формирует отраслевой стандарт работы комплексов фотовидеофиксации»,— отметили в «МВС Групп».

<https://www.kommersant.ru/doc/4110928>

### РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; ФИНЛЯНДИЯ ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ Ж/Д ДО ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ

Министерство транспорта и коммуникаций Финляндии проводит исследование о возможности строительства железнодорожной высокоскоростной магистрали в восточную часть страны до российской границы, результаты обнародуют весной будущего года, рассказала РИА Новости директор департамента сети финского минтранса Сабина Линдстрем.

«Правительственная программа премьер-министра Антти Ринне подчеркивает важность железнодорожного транспорта в развитии устойчивой транспортной системы. Финляндия стремится значительно увеличить долю инвестиций в железнодорожный транспорт и ремонт инфраструктуры с нынешнего уровня (финансирования - ред.). Правительство предложило постоянное увеличение уровня финансирования для управления базовой транспортной инфраструктурой, которое будет расти на 300 миллионов евро в год», - рассказала Линдстрем.

В качестве примера представитель финского минтранса привела повреждение железной дороги между Финляндией и РФ прошедшей зимой. «Например, мороз повредил трассу между Хельсинки и Санкт-Петербургом в районе населенных пунктов Коувола и Луумяки. Чтобы устранить ущерб, в бюджете на 2019 год уже выделено дополнительное финансирование, которое поможет восстановить структуру пути и, таким образом, обеспечить беспрепятственное железнодорожное сообщение между Хельсинки и Санкт-Петербургом», - отметила Линдстрем.

Нынешнее правительство, приступившее к работе 6 июня, уже обнародовало свои планы по строительству высокоскоростных магистралей в стране.

«В Финляндии комитет министров по экономической политике 10 сентября ... принял решение о мерах по привлечению крупных инвестиций в железнодорожный транспорт в Финляндии. ...Минтранс начнет переговоры о создании проектных компаний Turun tunnin juna («В Турку за один час»), скоростное железнодорожное сообщение между Хельсинки и Турку) и Suomi-rata (Финляндская железная дорога). Министерство транспорта и коммуникаций также инициировало сравнительное исследование маршрутов высокоскоростного сообщения в сторону российской границы, в восточные регионы страны. Данное высокоскоростное сообщение будет развиваться в сотрудничестве с операторами в этом районе», - отметила директор.

По ее словам, решения по этому вопросу могут быть приняты после завершения исследования, как ожидается, весной 2020 года. Она добавила, что сейчас правительство готовит первый в истории страны 12-летний план развития национальной транспортной системы.

<https://ria.ru/20191001/1559299418.html>

### ТАСС; 2019.10.01; ПОЕЗД БАКУ - МАХАЧКАЛА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ ПО ПРИМЕРУ МАРШРУТА ПЕТЕРБУРГ - ХЕЛЬСИНКИ

Власти прорабатывают вопрос о запуске поезда между Махачкалой и Баку через Дербент по принципу высокоскоростного поезда, который курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Об этом сообщил во вторник журналистам глава Дагестана Владимир Васильев на полях XVI ежегодного заседания международного дискуссионного клуба «Валдай».

«У нас существует поезд Петербург - Хельсинки, который в упрощенном порядке проходит таможенные процедуры для туристического потока, на котором очень удобно ездить на выходные дни, - сказал Васильев. - Мы обсуждали на границе, говорили, что будем работать над тем, чтобы запустить поезд, который ходил бы из Баку в Махачкалу через Дербент».

По его словам, этот вопрос обсуждался с участием профильных министров двух стран в ходе посещения Дербента и приграничной зоны. В настоящее время вопрос прорабатывается.

Васильев отметил, что Дербент является святыней для многих мусульман, кроме того, это один из древнейших городов России очень популярен среди туристов.

Глава Дагестана рассказал ТАСС, что в ближайшие годы Дербент благодаря специальной программе станет «еще лучше». «Мы нашли систему финансирования, которая позволит Дербент в обозримом будущем, в ближайшие годы, сделать лучше. Это согласовано, определено, мы понимаем, как это делать, и Дербент из года в год будет становиться более привлекательным, интересным. Будем создавать условия, чтобы это был современный город», - добавил Васильев.

Вопрос нового железнодорожного сообщения по маршруту Махачкала - Баку рассматривался властями Дагестана и РЖД в начале апреля 2018 года. В конце октября 2018 года Васильев сообщал, что Дагестан и Азербайджан свяжет постоянное железнодорожное сообщение. Кроме того, ранее сообщалось, что между Махачкалой и Баку планируется запустить прямой авиарейс.

<https://tass.ru/ekonomika/6951472>

### **ТАСС; 2019.10.01; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ К ОЭЗ ТОЛЬЯТТИ НАЧНЕТСЯ ДО 2020 ГОДА**

Строительство новой железнодорожной линии до Особой экономической зоны (ОЭЗ) «Тольятти» в Самарской области начнется до конца текущего года. Об этом ТАСС сообщили во вторник в региональном Минпроме.

«Российские железные дороги» совместно с правительством Самарской области договорились на основе концессии построить железнодорожную линию стоимостью 0,9 млрд рублей между станцией Тольятти Куйбышевской железной дороги и территорией ОЭЗ «Тольятти».

«Строительство планируется начать до конца текущего года», - сказал собеседник агентства.

Протяженность ветки составит 13,9 км, она будет использоваться для грузового железнодорожного сообщения. В правительстве Самарской области считают, что появление новой железнодорожной линии привлечет новых резидентов в ОЭЗ.

«Для Самарской области проект крайне важен, благодаря ему мы формируем цепочку новых инвестпроектов: подписано соглашение с Магнитогорским металлургическим комбинатом, который фактически будет открывать свой филиал в ОЭЗ - так вот благодаря этой железнодорожной ветке будет возможна реализация этого проекта. Кроме того, сразу под него мы «цепляем» еще один инвестпроект. Рассчитываем, что он также будет реализован, а документы будут подписаны в ближайшее время», - цитируют в правительстве губернатора Самарской области Дмитрия Азарова.

На сегодняшний день в ОЭЗ зарегистрирован 21 резидент. Общий объем инвестиций в создание особой экономической зоны составил почти 20 млрд рублей, из них более 12 млрд рублей - частные средства компаний. При этом выручка резидентов с начала деятельности ОЭЗ в 2010 году составила почти 11 млрд. рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-zeleznodoroznoj-linii-k-oez-tolatti-nacneta-v-2019-godu>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; В РЖД ИЗУЧАЮТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ БИОМЕТРИИ ДЛЯ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ**

РЖД в течение полугода изучат эффективность использования систем биометрии для идентификации пассажиров, сообщил журналистам директор по информационным технологиям компании Евгений Чаркин.

Директор департамента финансовых технологий Банка России Иван Зимин в интервью газете «Коммерсант» в сентябре сообщал, что ЦБ и РЖД прорабатывают внедрение биометрии для идентификации пассажиров, в будущем такая система может начать использоваться и в аэропортах.

«Начали обсуждать (перспективы использования биометрии - ред.). Надо смотреть на эффективность. С одной стороны, надо увязывать с требованием закона о транспортной безопасности и так далее, если мы говорим об идентификации пассажира на входе на вокзал, на платформу, на поезд, с одной стороны. С другой стороны, надо посмотреть, насколько это будет эффективно для самого человека, удобно», - сказал Чаркин во вторник в кулуарах форума «Транспортная инфраструктура России».

Насчет эффективности, он пояснил, что сканирование лица занимает определенное время. «Нужно проверить и протестировать, насколько это будет удобней, чем либо проход по паспорту, как сейчас, либо какие-то другие средства идентификации. Будем тестировать разные решения и увязывать с нормативкой», - пояснил Чаркин.

Он отметил, что потенциал биометрии изучается не только для работы с клиентом, но и для операций внутри организации, поскольку вопрос идентификации стоит, когда идет речь о проведении транзакции или проходе в помещение.

«Все эти вещи мы тоже будем оценивать с точки зрения биометрии. Мы совместно с ЦБ эту деятельность инициировали, есть контакты с Госзнаком по этому поводу. Мы открыты к любым в этом плане предложениям. Наиболее конкретно начали прорабатывать с ЦБ. Вопрос в нормативном регулировании и эффективности. Просто ради моды делать биометрию, мы ради моды ничего не делаем», - отметил директор по информтехнологиям РЖД. «Я думаю, в течение полугода», - ответил он на вопрос, когда будет понятно, насколько эффективно использование биометрии для РЖД.

<https://ria.ru/20191001/1559324364.html>

### **ТАСС; 2019.10.01; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» УСПЕШНО ПРОШЕЛ ПО МАРШРУТУ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Электропоезд «Ласточка», выпущенный на заводе «Уральские локомотивы», успешно прошел тестовую поездку по маршруту от Челябинска до Магнитогорска с остановками на станциях Троицк и Карталы-1. Расстояние в 430 км скоростной электропоезд прошел за 4 часа, говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой компании.

«Двухсистемная «Ласточка», выпущенная на заводе «Уральские локомотивы», успешно прошла тестовую поездку по маршруту от Челябинска до Магнитогорска с остановками на станциях Троицк и Карталы-1. Расстояние в 430 км скоростной электропоезд прошел за 4 часа, что в два раза меньше времени следования на обычных пассажирских поездах. В мероприятии приняли участие областные власти, руководство Южно-Уральской железной дороги и профильных министерств, а также представители завода-изготовителя», - говорится в сообщении.

По словам председателя Законодательного Собрания Челябинской области Владимира Мякуша, запуск инновационного состава будет востребован южноуральцами, так как он значительно быстрее и комфортнее автобусного сообщения, применяемого на маршруте в настоящее время. На некоторых участках пути уральский двухсистемник следовал со скоростью до 140 км/ч. При этом конструкционная скорость «Ласточки» при соответствующем уровне инфраструктуры может достигать и 160 км/час.

«Уральские «Ласточки» хорошо зарекомендовали себя в центральной части России. Эффективные результаты свидетельствуют о росте внутрирегиональной мобильности населения, что стимулирует другие территории использовать скоростной подвижной состав для возвращения пассажиров на железнодорожный транспорт, разгрузив при этом федеральные и местные автотрассы. Со своей стороны мы готовы предоставить региональным заказчикам экономически выгодные варианты комплектации составов с учетом специфики инфраструктуры и загруженности маршрута», - приводит пресс-служба слова генерального директора «Уральских локомотивов» Олега Спаи. По оценкам экспертов, пассажиропоток на маршруте Челябинск - Магнитогорск в год может составить до 150 тысяч человек.

Оценить технические возможности запуска «Ласточки» для организации регулярных железнодорожных перевозок по маршрутам Южного Урала поможет дополнительная серия тестовых поездок в направлениях: Челябинск - Златоуст и Челябинск - Миасс, которая будет организована РЖД совместно с «Уральскими локомотивами» в ближайшее время.

Двухсистемные электропоезда созданы на платформе поезда «Ласточка-Премиум» и оснащены всем необходимым для комфорта пассажиров: системой кондиционирования и обеззараживания воздуха, креслами с высоким уровнем комфорта (типа «бизнес») и дополнительными санитарными блоками. В поездах предусмотрена возможность организации горячего питания, использования WI-FI, подзарядки ПК и смартфонов, учтены особенности передвижения людей с ограниченными возможностями. Посадка и высадка пассажиров может осуществляться как на высокие, так и на низкие платформы, в том числе и для маломобильных граждан.

Напомним, что демонстрационные поездки «Ласточки» успешно прошли по четырем сибирским регионам в середине прошлого месяца, а 28 сентября скоростной электропоезд подтвердил возможность пассажирского скоростного сообщения между северной столицей России и приграничным городом Иматрой (Финляндия). Всего в 2019 году «Уральские локомотивы» планируют выпустить 33 электропоезда «Ласточка» различных модификаций и составности, в том числе 12 двухсистемных электропоездов в пятивагонном исполнении.

Завод «Уральские локомотивы» специализируется на проектировании, производстве и техническом обслуживании подвижного состава нового поколения. Предприятие серийно выпускает грузовые магистральные электровозы постоянного тока «СИНАРА» (2ЭС6) с коллекторным тяговым приводом, грузовые магистральные электровозы постоянного тока «ГРАНИТ» (2ЭС10) с асинхронным тяговым приводом и скоростные электропоезда «Ласточка» различных модификаций, а также магистральный электровоз переменного тока серии 2ЭС7.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/6949999>

### **ТАСС; 2019.10.01; ПАССАЖИРЫ РЖД В ДЕКАБРЕ СМОГУТ ЗАБРОНИРОВАТЬ НА САЙТЕ КОМПАНИИ БИЛЕТЫ В ЕВРОПУ**

Пассажиры «**Российских железных дорог**» смогут в декабре забронировать билеты немецкой, итальянской и французской железнодорожных компаний на сайте холдинга, рассказал журналистам в кулуарах форума «Транспортная инфраструктура» директор РЖД по информационным технологиям Евгений Чаркин.

«По плану до конца года, в декабре», - сказал он.

Ранее Чаркин рассказал журналистам, что холдинг планирует предоставить пассажирам возможность бронировать билеты в Италию, Францию и Германию на сайте холдинга и в мобильном приложении. Речь шла о билетах железнодорожных компаний Trenitalia,

Deutsche Bahn и SNCF. При этом услуга станет доступна и на сайте, и в мобильном приложении РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/6950169>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.10.01; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗ МОСКВЫ МОЖНО БУДЕТ ДОЕХАТЬ ЗА 1 ТЫС. РУБЛЕЙ**

Пассажиры поездов между Москвой и Санкт-Петербургом смогут приобрести билеты на поезда «Ласточка» за 1 тыс. рублей. РЖД зафиксировал стоимость на один месяц. Минимальная цена будет действовать для базового и экономического классов обслуживания. Также лица до 21 года или старше 60 лет смогут получить скидку 30%, а покупая билет по тарифу туда-обратно, можно будет сэкономить 20 %.

<https://iz.ru/927341/video/v-sankt-peterburg-iz-moskvy-mozhno-budet-doeihat-za-1-tys-rublei>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; БИЛЕТЫ В КУПЕ, СВ И ЛЮКС В РОССИИ СУЩЕСТВЕННО НЕ ПОДРОЖАЮТ В 2020 ГОДУ**

Билеты на проезд в вагонах купе, СВ и люкс в российских поездах существенно не подорожают в 2020 году, сообщили РИА Новости в пресс-службе «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД).

Практически все перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в России осуществляет ФПК. Тарифы на билеты в вагоны купе, СВ и люкс устанавливает сама компания.

«В 2020 году тарифы на проезд в вагонах класса «люкс», СВ и купе поездов дальнего следования внутригосударственного сообщения, не входящих в систему динамического ценообразования, будут проиндексированы на 3,5% к уровню 2019 года», - сообщили РИА Новости в пресс-службе ФПК. Там добавили, что к этим тарифам также применяются сезонные коэффициенты графика гибкого регулирования.

Согласно информации на **сайте РЖД**, система динамического ценообразования охватывает 95% перевозок ФПК в купе, СВ, люкс и вагонах с местами для сидения скоростных поездов внутригосударственного сообщения. То есть тарифы на СВ, купе и люкс будут проиндексированы на 3,5% в 5% поездов. Основной принцип системы заключается в следующем: чем выше спрос и меньше мест, тем выше цена на билеты. Стоимость проезда зависит не только от расстояния и популярности маршрута, но и от ряда факторов, в частности, категории поезда; времени года, дня недели, времени отправления, прибытия и так далее; количества предложенных мест в поезде; даты совершения покупки билета (число дней до отправления поезда). «(Тарифы в 95% поездов системы динамического ценообразования - ред.) существенно не изменятся», - ответили в ФПК на соответствующий вопрос.

Что касается проезда в плацкарте и в общих вагонах - их стоимость определяет Федеральная антимонопольная служба. Ранее ведомство уже сообщало, что индексация тарифа на плацкарт и общие вагоны в 2020 году составит 3,5%.

Традиционно тарифы на железнодорожные перевозки повышаются ежегодно с 1 января. В 2019 году в плацкарте и общих вагонах они индексировались на 3,9% и на столько же в СВ, купе и люксе, но лишь в поездах, не попадающих под систему динамического ценообразования.

<https://ria.ru/20191002/1559340361.html>



### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О РАТИФИКАЦИИ КОНВЕНЦИИ О ПРАВОВОМ СТАТУСЕ КАСПИЯ**

Президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон о ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря, сообщает официальный интернет-портал правовой информации.

Конвенция была подписана в казахстанском городе Актау 12 августа 2018 года, ее участниками являются Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркмения.

Документ определяет и регулирует права и обязательства прибрежных государств в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство над морем.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; КАБМИН РОССИИ ОБСУДИТ ТРЕБОВАНИЯ ПО ЭКОБЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ УГОЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ**

Правительство РФ на заседании в среду обсудит поправки в техрегламент о безопасности объектов морского транспорта, вводящие обязательные требования по экологической безопасности при перевалке угля в морских терминалах, сообщила пресс-служба кабмина.

«С целью установления обязательных для соблюдения требований безопасности к объектам инфраструктуры морского транспорта, используемым для перевалки угля, и процессам их проектирования, строительства и эксплуатации проектом постановления предлагается дополнить технический регламент положениями, предусматривающими необходимость соответствия таких объектов требованиям, установленным законодательством Российской Федерации об охране окружающей среды», - поясняется в сообщении.

В июне 2017 года мальчик из Находки в ходе прямой линии пожаловался президенту РФ Владимиру **Путину** на пыль в городе из-за перевалки угля в порту. Глава государства поручил Генпрокуратуре и Минприроды принять меры, чтобы привести работу порта Находки в соответствие экологическим нормам.

В январе 2019 года глава Роспотребнадзора Анна Попова заявила, что концентрация угольной пыли в Находке снизилась за последний год. Власти региона в свою очередь заявляли, что остановят работу стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году.

ФГУП «Росморпорт» в конце мая заявило о намерении досрочно расторгнуть договор аренды с Находкинским морским торговым портом из-за загрязнения окружающей среды. В Арбитражный суд Приморского края был направлен соответствующий иск, в сентябре суд отказал Росморпорту в иске о расторжении договора аренды. В **Минтрансе** также ранее сообщали, что хотят прописать в законодательстве правила расторжения договоров аренды причалов со стивидорами, которые не выполняют судебные предписания о приостановке деятельности, связанные с экологическими нарушениями при перевалке угля.

<https://ria.ru/20191002/1559338634.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; РОСПРИРОДНАДЗОР БУДЕТ УЖЕСТОЧАТЬ НАКАЗАНИЯ СТИВИДОРАМ ЗА УГОЛЬНУЮ ПЫЛЬ ВПЛОТЬ ДО ВОЗМОЖНОСТИ ОСТАНОВКИ РАБОТЫ**

Росприроднадзор предлагает ужесточить административные наказания стивидорным компаниям, переваливающим уголь в портах открытым способом, вплоть до возможности приостановки работы по решению суда, сообщила в интервью «Интерфаксу» глава ведомства Светлана Радионова.

«Проблема существует уже давно. В прошлом году Росприроднадзор заключил соглашения со стивидорными компаниями Приморского края по переходу до 2020 года на закрытый способ перевалки угля. Однако проверки, проведенные тихоокеанским морским управлением Росприроднадзора, свидетельствуют о недостаточной эффективности соглашений», - отметила она.

«Росприроднадзор уже подготовил предложения по ужесточению административного наказания за нарушение стивидорными компаниями, переваливающими уголь в морских или речных портах, требований санитарного и экологического законодательства. Они допускают возможность приостановки деятельности в судебном порядке, если предприятие не исполнило ранее выданные предписания и решения судебных инстанций», - добавила Радионова.

«Мы будем заниматься этой проблемой и дальше до тех пор, пока ее не решим, пока воздух не станет чище. Мы будем проверять дальневосточные порты с особой тщательностью весь следующий год. Если года не хватит, и нужно будет два, будем два года проверять, надо будет пять лет проверять - будем пять лет! И не уйдем, пока не сделаем», - добавила она.

Как сообщалось, проблема загрязнения угольной пылью наиболее остро ощущается в приморском городе Находка. Экологическая ситуация в этом городе активно обсуждается последние несколько лет. В 2017 году она осложнилась, так как через местные порты резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В порту Находки работают несколько перегрузочных терминалов. В результате открытой перевалки угля при сильном ветре пыль разносится по окрестностям и покрывает улицы.

Соглашение предполагает, что стивидоры в Находке должны направить более 1,5 млрд рублей на мероприятия по охране окружающей среды в 2018-2020 годах.

Губернатор Приморья Олег Кожемяко заявлял, что работа стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году, будет остановлена.

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.02; «РОСТЕХ» РИСУЕТ АВИАЛИНИИ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ИЩЕТ ПУТИ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА**

“Ъ” выяснил, какие варианты развития Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) обсуждает «Ростех». Все они включают госсубсидии на 350 млрд руб. для погашения безнадежных долгов. Среди других мер — сокращение производственных площадей, штата и конструкторских бюро, внедрение системы постпродажного обслуживания военных самолетов. Одной из самых неоднозначных идей выгладит создание на базе государственной лизинговой ГТЛК авиакомпания только с SSJ 100 и MC-21. По информации “Ъ”, многие, в том числе **министр транспорта Евгений Дитрих**, оценивают этой предложение скептически. Эксперты разделяют их сомнения.

По информации “Ъ”, «Ростех», который к весне 2020 года должен завершить полуторагодовой этап поглощения ОАК, подготовил для рассмотрения правительством три варианта развития корпорации. Все они в качестве первоочередной меры подразумевают получение из бюджета 350 млрд руб., которые должны закрыть безнадежные долги: 182 млрд руб. убытков прошлых лет, 63 млрд руб. непокрытых инвестиций в НИОКР, 59 млрд руб. невыполненных обязательств заказчиков и 46 млрд руб.— облигации ОАК, выпущенные для покрытия дефицита в 2011 году.

По данным “Ъ”, общий банковский долг ОАК по состоянию на август составлял 509 млрд руб. В случае получения субсидии он сократится до 159 млрд руб., из которых 89 млрд руб. затем также потребуется реструктурировать.

Первый вариант развития авиапрома кроме выделения бюджетных средств предполагает очистку балансов предприятий от непрофильных активов, оптимизацию земельных участков и неиспользуемых производственных площадей, приведение складских запасов в соответствие с производственной программой. Эти меры, считают в «Ростехе», улучшат

финансовое состояние ОАК, но не решают проблемы в корне из-за «недостаточной загрузки и избыточной численности персонала», и через несколько лет авиапрому вновь потребуется господдержка.

Второй вариант предполагает сокращение числа предприятий конечной сборки и агрегатных заводов, а также значительной доли персонала (в 2018 году на оплату труда пришлось около 60% расходов ОАК, или 89,4 млрд руб.). Эти меры позволят без увеличения объемов заказов достичь безубыточности путем резкого сокращения масштабов отрасли.

В госкорпорации считают нужным снизить число низких переделов на авиазаводах, сократив их мощности и персонал, аналогичные меры предлагаются для конструкторских бюро с устранением дублирования разработок.

В третьем варианте «Ростех» помимо оптимизации рассчитывает на массивную господдержку спроса на российские самолеты. Так, предлагается создать авиакомпанию на базе Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), которая бы эксплуатировала только SSJ 100 и MC-21 и обслуживала региональные перевозки. От государства потребуется также субсидирование процентных ставок по кредитам и лизингу.

В военном сегменте госкорпорация хочет работать с Минобороны по схеме «трейд-ин», когда министерство сдает старый самолет ОАК, получает взамен новый, а старую машину модернизируют для продажи на внешнем рынке по сниженной цене. По оценке «Ростеха», этот сценарий позволит сделать отрасль вновь прибыльной и «вернуть позиции одного из крупнейших мировых производителей авиатехники».

Мы понимаем, что помощь государства обязывает нас вносить существенные изменения в операционную деятельность ОАК и, возможно, повлечет реформирование авиастроения в целом

В самом «Ростехе» утверждают, что сейчас не рассматривают ни один из указанных сценариев как приоритетный. «С учетом реального экономического положения ОАК мы направили в ведомства максимально объективную картину и набор конкретных предложений. Отметим, что это не готовые решения, а именно сценарии»,— пояснили в «Ростехе».

Там указывают на низкую производительность труда в ОАК, которая в семь-десять раз ниже, чем у мировых конкурентов в лице американской Boeing и европейской Airbus. В ОАК заверили, что уже работают над повышением эффективности бизнеса, в том числе оптимизацией загрузки производственных мощностей и сокращением административно-управленческих издержек.

Создание авиакомпании на базе ГТЛК в «Ростехе» называют одной из мер, которая может рассматриваться только в контексте всего комплекса действий».

В Минфине “Ъ” переадресовали в **Минтранс**. Источник “Ъ”, знакомый с обсуждением предложений «Ростеха» в правительстве, отмечает, что **министр транспорта Евгений Дитрих** оценивает проект негативно. В **Минтрансе** подтвердили, что считают целесообразность проекта авиакомпании неочевидной. «Основной вид деятельности ГТЛК — предоставление в лизинг транспортных средств (воздушных, железнодорожных, морских, автомобильных)»,— подчеркнули в министерстве. В секретариате профильного вице-премьера Максима **Акимова** говорят, что знают об идее «Ростеха», но «на сегодня она не имеет финансово-экономической проработки».

Однако авиакомпания необходима для продолжения проекта SSJ 100 в принципе, считает один из источников “Ъ”. По словам другого собеседника “Ъ”, рассматривался также вариант создания при ГТЛК экзотической компании, которая бы отдавала самолеты одному из крупных перевозчиков по схеме мокрого лизинга (с экипажем и сопутствующим техобслуживанием).

Руководитель управления машиностроения, транспорта, материалов «ВТБ Капитала» Елена Сахнова отмечает, что в мировой практике сложно найти примеры совмещения одной компанией авиаперевозок и лизинга воздушных судов, поскольку «велика вероятность конфликта интересов». Кроме того, добавляет госпожа Сахнова, у ГТЛК нет экспертов в организации воздушных перевозок, а их привлечение потребует больших ресурсов. Между тем коммерческая перспектива компании с парком только российского производства, по ее мнению, «не просматривается» из-за низкого налета часов российскими судами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4111134>

### **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.02; UTAIR ПРИДЕРЖИВАЕТ АКТИВЫ; ПРОДАЖА ДОЧЕРНЕЙ UTG ЗАТЯГИВАЕТСЯ**

Сделка по продаже доли Utair в хендлинговой компании UTG структурам Виталия Ванцева затягивается и может быть заключена к концу года, говорят источники “Ъ” в отрасли. По одной версии, сделку не одобряют кредиторы, требующие увеличения цены. Согласно другой, сделку блокирует сама Utair, которая пытается увязать ее с реструктуризацией долга на невыгодных для кредиторов условиях. По мнению экспертов, с учетом ухудшения общего состояния отрасли и отсутствия прогресса в переговорах вероятность банкротства авиакомпании сохраняется.

Авиакомпания Utair так и не продала 50% в дочерней UTG, которая занимается наземным обслуживанием самолетов и работает в аэропорту Внуково, хотя сделку планировалось совершить в сентябре. Собеседники “Ъ” выдвигают две версии причины затягивания переговоров. Источник “Ъ”, знакомый с подготовкой сделки, говорит, что согласовать ее отказываются банки-кредиторы. По его словам, синдикат не устраивает цена, которую предлагает владелец аэропорта Внуково Виталий Ванцев, единственный претендент на актив. Продажа доли в UTG не сможет покрыть долги перевозчика перед банками, даже если увеличить цену в несколько раз, отмечает источник “Ъ”. Однако кредиторы считают предложенную цену заниженной.

По информации “Ъ”, представители господина Ванцева предлагают за актив 1–1,5 млрд руб. «Это инвестиционная стоимость. Для другого покупателя цена может быть существенно иной», — говорит собеседник “Ъ”. Господин Ванцев это не комментирует. Весной эксперты оценивали для “Ъ” этот актив в 750–850 млн руб.

Согласно другой версии, представленной одним из банков-кредиторов, переговоры затягивает сама Utair. «Синдикат не блокирует, а, напротив, приветствует и ждет сделку. Авиакомпания, со своей стороны, пытается увязать реализацию доли в UTG с согласованием невыгодной для кредиторов реструктуризации», — говорит собеседник “Ъ” в одном из банков.

Компания получила два синдицированных кредита от 11 банков — Сбербанк, «Траста», банка «Россия», Московского кредитного банка, Юникредит-банка, МТС-банка и других — в 2015 году. На семь лет компания получила кредит на 15,4 млрд руб., на 12 лет — на 23,7 млрд руб. Еще один семилетний кредит на 17,39 млрд руб. отдельно предоставлен Сбербанком. В конце 2018 года Utair допустила дефолт по семилетнему синдицированному кредиту и с тех пор не платит по нему. По 12-летнему кредиту компания платит, так как ставка по нему сегодня составляет символические 0,01%. Весной кредиторы потребовали у компании продажи непрофильных активов — долей в UTG и аэропорту Сургута. В Utair несколько раз заявляли, что аэропорт не продается, при этом продать UTG компания готова.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что обе версии могут быть справедливыми. Любая цена будущей сделки может быть оспорена кредиторами, так как вырученных денег в любом случае не хватит для покрытия долга авиакомпании. Utair, в свою очередь, выгодно затягивать продажу, так как UTG

генерирует стабильный доход. Эксперт считает, что вероятность банкротства Utair сохраняется: компания сократила издержки, но прибыли по итогам года не предвидится. За 2019 год, подчеркивает Олег Пантелеев, ситуация ни в отрасли, ни в компании не улучшилась.

<https://www.kommersant.ru/doc/4111117>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2019.10.01; ЧИНОВНИКИ НАЧАЛИ БОРОТЬСЯ С ПРОБКАМИ В НЕБЕ**

Быстрее заходить на посадку, чтобы не создавать пробок в небе, возможно, вскоре будут самолеты в российских аэропортах. **Минтранс** РФ предложил изменить порядок контроля за высотой полета лайнеров. Речь идет, в частности, об изменении процедуры захода на посадку воздушных судов. Изменения должны будут ускорить их прохождение в нужную точку воздушной зоны.

Предложения, по всей видимости, касаются отмены устаревших указаний для авиадиспетчеров и введения новых правил. У диспетчеров появится юридически закрепленное право так управлять самолетом, чтобы он быстрее снижался. Одновременно необходимо уменьшить расстояния как по вертикали, так и по горизонтали между самолетами.

Как рассказал «МК» заслуженный пилот СССР, председатель Комиссии по гражданской авиации Общественного совета **Ространснадзора** Олег Смирнов, это технический вопрос, который имеет колоссальное значение конкретно для Московской воздушной зоны.

Кроме того, полеты в воздушной зоне вблизи аэропортов у нас регламентируются в основном документами 40-50летней давности. Там слишком много запретных точек, над которыми запрещено летать гражданским лайнерам. Дело дошло до того, что некоторые высокопоставленные чиновники добились, чтобы самолеты не гудели над их домами и дачами.

- Но одним приказом этого не изменишь, - считает Смирнов. - Необходимо соответствующее радиотехническое и локационное оборудование, чтобы авиадиспетчер мог видеть реальное положение самолетов в воздушном пространстве с точностью до нескольких метров.

### **РБК; 2019.10.01; МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ; ВЫРУЧКА АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ПЕРИОД С 2014 ПО 2018 ГОД УВЕЛИЧИЛАСЬ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА: С 20,24 ДО 57,98 МЛРД РУБ. 64% ЭТИХ ДЕНЕГ ПРИНЕСЛИ НЕАВИАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ**

В 2018 году Шереметьево обслужил 47,1% от всего объема пассажирских перевозок московского авиационного узла, приводят цифры в пресс-службе компании. Неуклонно с 2014 года росло и количество взлетно-посадочных операций (ВПО). В 2018 году на долю Шереметьево приходилось 46,4% всех ВПО, производимых в московском авиационном узле. «Сумма инвестиций в объекты развития Шереметьево за период с 2010-го по 2018 год составила более 100 млрд руб. Привлеченные средства позволили осуществить строительство новых терминалов и других объектов инфраструктуры, что дало Шереметьево возможность стать лидером в России и одним из крупнейших аэропортов Европы», - говорит генеральный директор «Международный аэропорт Шереметьево» (АО «МАШ») Михаил Василенко.

Росту пассажиропотока Шереметьево во многом способствовал приход в аэропорт ряда новых авиакомпаний. Так, новые региональные рейсы из Шереметьево в Екатеринбург, Симферополь и Сочи открыли в марте прошлого года «Уральские авиалинии». В этом году о переводе рейсов из Домодедово в Шереметьево объявили авиакомпании Vietnam Airlines и Brussels, открыла в аэропорту свои рейсы Belavia, запустили полеты грузовых самолетов «Турецкие авиалинии».

Как итог, число обслуженных пассажиров с 2014 по 2018 год выросло с 31,6 млн до 45, 8 млн человек, а совершенных ВПО - с 255 тыс. до 357 тыс. Переводить свои рейсы в Шереметьево собираются и некоторые другие компании - например, начиная с весны будущего года это сделает Japan Airlines (JAL), которая сейчас летает из Домодедово.

Важной предпосылкой для увеличения выручки стала консолидация активов аэропорта, которая произошла в 2013–2017 годах, считают представители Шереметьево. В результате была образована группа компаний реорганизованного АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ), объединяющая авиационную и неавиационную деятельность, в том числе хэндлинг (наземное обслуживание авиакомпаний), управление VIP-залами, магазинами беспошлинной торговли, парковками, рекламой, топливно-заправочным комплексом и системой обработки грузов.

После консолидации у Шереметьево появилась возможность генерировать дополнительную выручку и за счет других направлений - например, наземного обслуживания авиакомпаний. Так, если раньше крупнейший клиент Шереметьево - «Аэрофлот» - занимался им самостоятельно, через собственное подразделение, то после консолидации, в начале 2019 года, эту функцию поэтапно передали компании «Шереметьево Хэндлинг».

Правда, быстрый рост пассажиропотока не обошелся без проблем: в мае-июне, в начале высокого летнего сезона, некоторым пассажирам пришлось ждать багаж по несколько часов и даже вылетать без него. «Багажный коллапс» привел к увольнениям в руководстве «Шереметьево Хэндлинг», которая ранее не выполняла такого объема работ (сейчас она обслуживает 80-90% всего пассажиропотока аэропорта).

«Аэрофлот» в помощь Росту выручки Шереметьево способствовали два основных фактора - стратегическое партнерство с «Аэрофлотом», который является миноритарным акционером аэропорта, и дерегулирование в 2016 году аэропортовых тарифов в московском авиаузле, что позволило увеличить доходы и сделать бизнес прибыльным, говорит Михаил Бурмистров, гендиректор «INFOLine-Аналитики». Шереметьево обслуживает рейсы национального перевозчика России - авиакомпании «Аэрофлот», что, конечно же, влияет на финансовые показатели аэропорта, соглашается Федор Борисов, главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ.

На «Аэрофлот» приходится 75% всего пассажиропотока Шереметьево, и если говорить об успехах самой авиакомпании, то по итогам 2018 года она перевезла 55,7 млн пассажиров и заняла 18-ю строчку списка главных игроков мирового авиационного рынка, поднявшись на две позиции по сравнению с 2017 годом (по данным рейтинга «Лидирующие авиационные группы» британского издания Airline Business - ведущего международного отраслевого ресурса). На рост выручки аэропорта влияет и общая конъюнктура рынка авиаперевозок, говорит Борисов: в период с 2014 по 2018 год он вырос на 18% (в пассажиро-километрах).

Взаимодействие с «Аэрофлотом» - первое из трех приоритетных направлений работы с авиакомпаниями, рассказали в пресс-службе «Шереметьево». Следующий приоритет - развитие партнерства с другими авиакомпаниями альянса SkyTeam, куда, кроме «Аэрофлота», входят международные авиаперевозчики Air France, Czech Airlines и др., а также другими авиационными альянсами.

Наконец, в компании считают важной работу с азиатскими авиакомпаниями. Прежде всего китайскими: Шереметьево первым из российских аэропортов получил сертификат China Friendly, который подтверждает высокие стандарты обслуживания пассажиров из КНР. На сегодняшний день Шереметьево занимает первое место в мире по трансферу между Россией и КНР и является единственным аэропортом Европы, обслуживающим сразу восемь китайских авиакомпаний. Последние годы наблюдается устойчивый рост спроса на азиатском направлении.

Терминальное решение В 2014 году, когда стало ясно, что инфраструктура аэропорта приблизилась к пределу своей пропускной способности, была разработана и принята долгосрочная программа развития до 2026 года, рассказали в пресс-службе аэропорта. Развитие аэродромной инфраструктуры также стало возможным благодаря концессионному соглашению с **Росавиацией** сроком на 49 лет. Соглашение предусматривает привлечение частных инвестиций. В рамках договоренности в строительство и реконструкцию авиационной инфраструктуры АО «МАШ» инвестирует 61 млрд руб. «На самом деле государству выгодно вкладываться в такие объекты, как Шереметьево, ведь аэропорт - крупный налогоплательщик», - отмечает Олег Пантелеев, исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт».

Сумма инвестиций в проекты развития АО «МАШ» за период с 2010 по 2018 год составила более 100 млрд руб., рассказали в пресс-службе Шереметьево. В настоящее время терминальные мощности аэропорта позволяют обслуживать свыше 55 млн пассажиров, а основной грузовой оператор Шереметьево - ООО «Москва Карго» - способен обрабатывать до 380 тысяч тонн грузов ежегодно». На протяжении последних десяти лет среднегодовой прирост пассажиропотока составляет 11,7%.

В течение последующих десяти лет он чуть замедлится и составит 7% ежегодно, что связано с постепенным насыщением рынка, выравниванием дисбаланса между Московским авиационным узлом и регионами, а также перераспределением пассажиропотока в сторону местных аэропортов и новых хабов. В начале следующего года будет введен в строй новый терминал «С» (первый этап) на 20 млн пассажиров ежегодно. А в сентябре этого года запланировано открытие третьей взлетно-посадочной полосы.

### Неавиационные доходы

Значительную долю выручки Шереметьево получает от неавиационного направления. В 2018 году авиационные доходы компании составили лишь 34%. Другие 28% дало наземное обслуживание, 25% - розничная торговля и услуги, 9% - поступления от аренды (согласно консолидированной финансовой отчетности компании за 2018 год). «Рост неавиационных доходов - мировая тенденция, - комментирует Пантелеев из «АвиаПорта». - Все международные аэропорты развивают это направление бизнеса уже несколько десятков лет».

У Шереметьево, по мнению эксперта, в этой области большой потенциал. Во-первых, развитию неавиационного направления способствует общий рост пассажиропотока и, в частности, международных перевозок. Во-вторых, через аэропорт проходит большой поток трансферных пассажиров, у которых достаточно времени, чтобы прогуляться по торговым площадям и сделать покупки. В-третьих, у аэропортовых предприятий благодаря обновленному закону «О таможенном регулировании» появилась возможность открывать магазины беспошлинной торговли в зонах прилета. В Шереметьево они работают с этого года.

Еще один немаловажный фактор - более удобная инфраструктура и большие площади новых терминалов. Например, в терминале «В» (более 110 тыс. кв. м), который был введен в эксплуатацию в мае 2018 года, до 94% коммерческих площадей сданы в аренду. Как пояснили в пресс-службе аэропорта, площади сдаются под магазины, заведения общепита, сервисные компании и офисные помещения. Компания планирует разместить большое количество магазинов и заведений общепита и в новом терминале «С» (планируемая площадь - свыше 123 тыс. кв. м).

Росту бизнеса МАШ в том числе способствуют заработки аэропорта в смежных отраслях, говорит Олег Пантелеев. К примеру, в Шереметьево построен третий автозаправочный комплекс, которым владеют компания ЛУКОЙЛ и АО «МАШ».

### Аэропорт нового поколения

В Шереметьево понимают, что управлять аэропортом при постоянно растущем пассажиропотоке не получится без внедрения инновационных решений, позволяющих

наладить работу внутренних служб и все бизнес-процессы. Сегодня в аэропорту для каждого процесса написана технологическая карта, рассказали в пресс-службе предприятия. Она представляет собой математическую модель, с помощью которой можно детально рассчитать на ближайшие десять лет потребности аэропорта в технике, людях и других ресурсах.

Еще в 2011 году с учетом опыта аэропорта Цюриха и лондонского «Хитроу» в российском аэропорту был создан Центр управления аэропортом (ЦУА). Он помогает администрировать все бизнес-процессы, координировать действия подразделений аэропорта и сторонних организаций, в том числе - в случае возникновения кризисных ситуаций.

Система совместного принятия решений, которую аэропорт развивает совместно с «Аэрофлотом» и Московским центром автоматизированного управления воздушным движением ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в реальном времени предоставляет всем партнерам Шереметьево плановую, расчетную и фактическую информацию о статусе полета и обслуживании самолета.

Работа программы основана на базе данных «Синхрон» (собственная разработка Шереметьево), в памяти которой хранится вся ключевая для работы аэропорта информация - расписание воздушных судов, технологические графики под каждую авиакомпанию, временные интервалы, установленные по каждой операции для каждого сотрудника. У сотрудников, задействованных в обслуживании самолетов, пассажиров и багажа, есть специальные планшеты, куда приходят уведомления и где они могут посмотреть всю необходимую информацию.

Стратегическая цель международного аэропорта Шереметьево - до 2026 года войти в топ-10 крупнейших авиационных хабов мира.

Эксперты считают, что успех аэропорта будет зависеть не только от его собственных усилий: огромную роль сыграет весь рынок, а транспортная отрасль сейчас находится в системном кризисе. «Без существенных мер господдержки можно ожидать новых потрясений и колебаний, - рассуждает Борисов. - Кто-то от них выиграет, кто-то - проиграет, поэтому как бы ни были захеджированы риски, сегодня лучше сфокусироваться на показателях экономической эффективности».

На «Аэрофлот» приходится 75% всего пассажиропотока Шереметьево, и если говорить об успехах самой авиакомпании, то по итогам 2018 года она перевезла 55,7 млн пассажиров и заняла 18-ю строчку списка главных игроков мирового авиационного рынка, поднявшись на две позиции по сравнению с 2017 годом.

Значительную долю выручки Шереметьево получает от неавиационного направления. В 2018 году авиационные доходы компании составили лишь 34%.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРЕБОВАНИЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ИНОСТРАННУЮ АВИАТЕХНИКУ В РФ**

**Минтранс РФ** подготовил проект изменений в Воздушный кодекс, который отменяет требование сертифицировать авиационную технику по федеральным правилам (ФАП), если она произведена и зарегистрирована за рубежом.

Законопроект размещен на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru).

Действующая редакция закона «вполне жестко регламентирует обязательность сертификации авиационной техники иностранного производства в соответствии с ФАП РФ», указано в сопроводительных материалах. Но «такие жесткие нормы не являются обязательными в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. и не отвечают общей тенденции к снижению издержек в международной гражданской авиации».



Согласно положениям статьи 83-bis к Чикагской конвенции за поддержание летной годности и сертификацию изменений в конструкции воздушных судов отвечает страна регистрации.

В случае принятия закона он может вступить в силу в феврале 2020 года.

Как сообщалось, в мае замруководителя Росавиации Алексей Новгородов потребовал от территориальных органов при проверках авиакомпаний классифицировать изменения типовой конструкции воздушных судов, не имеющие отдельного одобрительного документа ведомства, как несоответствие. Речь шла о судах, зарегистрированных на Бермудах, - они составляют более 90% парка российских авиакомпаний. По данным «Интерфакса», из-за дополнительных требований Росавиации с проблемами в эксплуатации самолетов столкнулись несколько крупных перевозчиков, в том числе входящая в «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) «Россия» и чартерная Nordwind.

Отмены этих требований добивалась Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). После обращения главы организации Владимира Тасуна к зампреду правительства Максиму Акимову Минтранс принял решение об отмене «решений Росавиации, оформленных в виде приказа или иных актов», говорилось в письме **замглавы Минтранса Александра Юрчика**, направленного в конце сентября в аппарат правительства (копия письма публиковалась на сайте АЭВТ).

### **ТАСС; 2019.10.01; ПРЕМЬЕР ГРУЗИИ ПРИВЕТСТВУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ**

Премьер-министр Грузии Георгий Гахария приветствовал возможное улучшение отношений с Россией, в частности возобновление прямого авиасообщения. Об этом во вторник сообщила пресс-служба правительства Грузии.

«Я приветствую те положительные изменения, которые могут привести к улучшению (отношений с РФ - прим. ТАСС), например возобновление полетов», - отметил Гахария.

По словам премьера, возможное возобновление полетов в Россию будет полезно «как туризму, так и тысячам грузин, которые столкнулись с проблемами передвижения (между двумя странами - прим. ТАСС)». Гахария подчеркнул, что экономика страны впредь должна быть готова к эксцессам и необходимо постараться управлять возможными рисками.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ДОБРОВОЛЬНО ВЫПЛАТИЛО 4 МЛН РУБ. ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ КЛЯЗЬМЫ**

«Международный аэропорт «Шереметьево» добровольно выплатил 4 млн рублей за компенсацию ущерба от загрязнения реки Клязьма, сообщила в интервью «Интерфаксу» глава Росприроднадзора Светлана Радионова

«В июне прошла плановая проверка аэропорта «Шереметьево». Было выявлено 12 нарушений природоохранного законодательства, проведен отбор проб сточных и природных вод. В итоге было установлено превышение нормативов допустимых сбросов по нефтепродуктам, фенолам, взвешенным веществам, этиленгликолю, иону аммония и железу. «Шереметьево» выдано предписание об устранении этих нарушений и выписаны штрафы на общую сумму 446 тыс. рублей», - сказала она.

«Кроме того, мы предложили аэропорту в добровольном порядке возместить вред, причиненный реке Клязьма, в размере около 4 млн рублей. Он возместил ущерб», - добавила Радионова.

По ее словам, в 2020 году служба приступит к плановым проверкам деятельности других аэропортов.

«Уже создана рабочая группа, которая сформирует перечень аэропортов, где пройдут проверки. Центральный аппарат Росприроднадзора в следующем году планирует провести

10 проверок, территориальные органы - еще 21 проверку аэропортов», - отметила Радионова.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.01; ИНВЕСТОРЫ «ПУЛКОВО» ХОТЯТ РЕФИНАНСИРОВАТЬ ДОЛГИ ПОД ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ РЕКОНСТРУКЦИИ**

ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, оператор «Пулково») планирует рефинансировать долговую нагрузку для реализации второй очереди реконструкции аэропорта, сообщил исполнительный директор департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитала» Александр Воронюк.

«Мы рассматриваем новую инвестиционную программу совместно с другими акционерами нашего консорциума (...) С этой целью инвесторы рассматривают варианты оптимизации долговой нагрузки. Мы вышли на рынок с предложением рефинансирования текущего долга», - заявил Воронюк на форуме «Транспортная инфраструктура России» во вторник. Размер долга он не уточнил.

Доли в консорциуме ВВСС через кипрскую Thalita Trading принадлежат «ВТБ Капиталу» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%).

Воронюк отметил, что заявки на участие в проекте уже подали «порядка девяти коммерческих банков и институтов развития». «Ожидаем существенного улучшения условий финансирования аэропорта и конкурентного предложения по второй очереди», - добавил он.

О планах начать вторую очередь реконструкции «Пулково» ранее сообщал, в частности, глава ВТБ (МОЕХ: VTBV) Андрей Костин. «Мы встречались с Fraport, подумываем о второй очереди «Пулково». Думаю, что обратимся к вам в ближайшее время с тем, чтобы понять, как строить новый терминал», - говорил он главе Санкт-Петербурга Александру Беглову в ходе ПМЭФ-2019 в июне. Необходимость строительства связана с тем, что действующий терминал «подходит к пределу своих возможностей», объяснял Костин. По данным газеты «Коммерсантъ» объем инвестиций ВВСС во вторую очередь может составить до 500 млн евро.

«Пулково» был передан в управление ВВСС в 2010 году. Тогда 50% в консорциуме было у ВТБ, 35,5% у Fraport, а миноритарными акционерами были греческая семья Копелузос (7%) и кипрский холдинг Koltseva (7,5%). В первую очередь реконструкции аэропорта они вложили 1,2 млрд евро.

### **ТАСС; 2019.10.01; В СПИСОК ПУЛКОВО ПО «ОТКРЫТОМУ НЕБУ» МОГУТ ПОПАСТЬ НЕ ВСЕ ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ**

Окончательный список стран, куда смогут выполнять полеты иностранные перевозчики из петербургского аэропорта Пулково в режиме «открытого неба», может включить не все 33 страны, которые изначально были поданы в заявке в **Минтранс**, сообщил журналистам коммерческий директор управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) Евгений Ильин.

«Не все 33 страны могут войти [в этот список]», - сказал он на пресс-конференции в Петербургском информационном центре ТАСС. Он добавил, что пока не будет выдвигать предположений, какие страны могут не попасть в окончательный список.

Ранее в ВВСС сообщали, что представили в **Минтранс** для утверждения список из 33 стран. В него 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 и Эстония. Список, как ожидают в компании, **Минтранс** утвердит до 1 декабря.

Ранее гендиректор ВВСС Леонид Сергеев сообщал, что компания планирует завершить переговоры с **Минтрансом** по «открытому небу» до конца года, получить седьмую степень свободы воздушного пространства и стать первым в России аэропортом, из которого смогут совершать перелеты иностранные авиакомпании без посадки в стране регистрации перевозчика. Вице-премьер РФ **Максим Акимов** поддержал такую инициативу.

<https://tass.ru/ekonomika/6950370>

### **РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2019.10.02; НЕФТЯНИКИ СОХРАНЯЮТ ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИИ; РЯД КРУПНЫХ ГОСКОМПАНИЙ ИСКЛЮЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕХОДА НА НАЛОГОВЫЙ МОНИТОРИНГ**

Несколько госкомпаний, в том числе «Роснефтегаз» и «Зарубежнефть», не планируют открывать налоговикам онлайн-доступ к своим данным. Возможность перехода на этот формат взаимодействия с ФНС поручал проработать глава правительства.

Ряд государственных компаний не планируют переходить на новый формат взаимодействия с Федеральной налоговой службой (ФНС) - налоговый мониторинг, предусматривающий обмен учетными данными в режиме реального времени. Как следует из экспертного заключения аппарата правительства на проект директив советам директоров (есть у РБК), речь идет о «Роснефтегазе», «Зарубежнефти», Системном операторе Единой энергосистемы (СО ЕЭС) и Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Три компании ТЭК действительно не рассматривают планы по переходу на налоговый мониторинг, подтвердила РБК пресс-служба Минэнерго. В ГТЛК сообщили РБК, что компания пока не может воспользоваться преимуществами этого формата.

Сейчас присоединиться к налоговому мониторингу могут компании с оборотом от 3 млрд руб., активами на 3 млрд руб. и не менее 300 млн руб. уплаченных налогов за предыдущий год. Таких компаний в России 1905, максимально готовы к переходу 36% (687), отмечает ФНС. В феврале 2019 года в ответ на предложение ФНС премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил расширить практику применения налогового мониторинга. Глава ФНС Михаил Мишустин отмечал, что ведомство совместно с госкомпаниями готовит план перехода на новый формат до 2024 года.

#### Риски перехода

Большинство госкомпаний топливно-энергетического комплекса уже участвуют в налоговом мониторинге или планируют перейти в ближайшее время, отмечается в документе аппарата правительства, но таких планов нет у «Роснефтегаза», «Зарубежнефти» и Системного оператора ЕЭС.

«Многие компании отмечают риски несоблюдения безопасности при предоставлении доступа к данным бухгалтерского учета. В то же время возникают значительные временные и финансовые затраты, а компании и их дочерние структуры не в полном объеме освобождаются от процедур обычного налогового контроля», - объяснили причины такого подхода в Минэнерго.

Сейчас, по данным Минфина, в налоговом мониторинге участвуют 44 компании, половина из них - нефтегазовые.

Нецелесообразно переходить на новую систему и для крупнейшей лизинговой компании ГТЛК, следует из экспертного правительственного заключения. Компания не сможет воспользоваться основным преимуществом налогового мониторинга - сокращением проверок: камеральные проверки в случае возмещения НДС и встречные проверки с контрагентами для нее не отменяются, приводится в документе позиция **Минтранса** (владеет 100% акций ГТЛК).

«С учетом особенностей деятельности лизинговых компаний ГТЛ К не сможет воспользоваться этим преимуществом [сокращением числа контрольных процедур] на данный момент», - подтвердила пресс-служба ГТЛК, не исключив, что компания может вернуться к вопросу о переходе на налоговый мониторинг в будущем.

Проект директив правительства советам директоров компаний пока не утвержден, работа по нему продолжается, сказал РБК пресс-секретарь премьер-министра Олег Осипов.

Пресс-служба ФНС отказалась от комментариев. «Роснефтегаз» не ответил на запрос РБК. «Зарубежнефть» и Системный оператор ЕЭС пояснили, что не комментируют решения своего единственного акционера - государства. Пресс-служба **Минтранса** рекомендовала перенаправить вопросы бизнесу.

Неготовность, защита гостайны и закрытость

Главная причина отложить подключение к налоговому мониторингу - в технологической неготовности, считает партнер Deloitte Юлия Орлова. По ее словам, у многих компаний налоговый учет не автоматизирован, у других возникают проблемы со степенью автоматизации внутренних процессов.

Кроме технической неготовности среди причин отказа от налогового мониторинга нельзя исключать и необходимость защиты гостайны, отмечает юрист, доцент Всероссийской академии внешней торговли Денис Примаков. «Кроме этого, бизнес может бояться играть с ФНС в открытые игры и хочет посмотреть, насколько удачным будет взаимодействие для других игроков», - добавляет Орлова.

Отказ «Роснефтегаза» и «Зарубежнефти» может быть продиктован их непубличностью, считает замгендиректора «Transparency International - Россия» Илья Шуманов. «Роснефтегаз» и «Зарубежнефть» аккумулируют большой поток денежных средств и имеют особый статус, сильно выделяясь на фоне других госкомпаний своей закрытостью», - считает он.

Через «Роснефтегаз» государство владеет долями в крупнейших госкомпаниях: в «Роснефти» - 50% плюс одна акция, «Газпроме» - 11%, «Интер РАО» - 27,6%. Совет директоров госкомпаний возглавляет предправления «Роснефти» Игорь Сечин. С 2015 года правительство разрешило «Роснефтегазу» не составлять отчетность по МСФО и не публиковать отчетность, если этого не захочет акционер.

«Зарубежнефть» на 100% принадлежит государству и разрабатывает месторождения нефти и газа в России и за рубежом - во Вьетнаме, Сирии, Афганистане, Алжире, Анголе, Болгарии, Египте, Индии, Ираке, Иране, Кувейте, Ливии, Нигерии.

«Дорожные карты» для госкомпаний

Проект директив предусматривает следующий механизм подключения компаний с госучастием к налоговому мониторингу:

Акционерные общества должны разработать и согласовать с ФНС «дорожную карту» на 2021-2025 годы по переходу на налоговый мониторинг, включая дочерние общества, следует из пояснительной записки к документу (есть у РБК).

Если у компании с госучастием нет возможности подключиться к налоговому мониторингу, менеджмент должен ежегодно докладывать совету директоров актуальные сведения о возможности такого перехода.

РБК направил запрос в МЭР. Как ожидает ФНС, с 2020 года в налоговом мониторинге будут участвовать 95 компаний, которые обеспечивают 30% поступлений в федеральный бюджет. Почти 70% российских компаний проявляют интерес к такой форме налогового контроля, показал опрос Deloitte.

К 2022 году система налогового мониторинга может охватить компании, обеспечивающие свыше половины поступлений федерального бюджета. Как сообщал «Интерфакс», ФНС и Минфин прорабатывают возможность постепенно снижать требования - сначала до 2 млрд руб. стоимости активов, 2 млрд руб. доходов и 200 млн руб. налогов, а в перспективе до 1 млрд, 100 млн и 100 млн руб. соответственно.

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.01; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УТВЕРДИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ЗАРУБЕЖНЫХ ВЫСТАВОК С УЧАСТИЕМ РОССИИ**

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил выделить на организацию участия России в выставках и ярмарках за рубежом до 99,9 миллиона рублей и утвердить перечень таких мероприятий, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном портале правовой информации.

«Утвердить прилагаемый перечень проводимых за рубежом выставок и ярмарок, на которых планируется организовать российские экспозиции, частичное финансовое обеспечение которых в 2019 году осуществляется за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета», - говорится в документе.

Отмечается, что финансовое обеспечение расходов, связанных с организацией российских экспозиций на выставках и ярмарках, указанных в перечне, осуществляется Минпромторгом, **Минтрансом** и Минздравом за счет бюджетных ассигнований, предусмотренных Минпромторгу в федеральном бюджете на 2019 год.

Так, на организацию российской экспозиции на Всемирной дорожной ассоциации в Абу-Даби (ОАЭ) поручено выделить до 18 миллионов рублей, на участие РФ в Международном конгрессе медицинского туризма и здравоохранения в Абу-Даби - до 500 тысяч рублей, в Международной индустриальной выставке в Сингапуре - до 73,848 миллиона рублей, в 585-й международной ярмарке в Дрездене (Германия) - до 7,6 миллиона рублей. Таким образом, всего на организацию российских экспозиций на зарубежных выставках и ярмарках **Медведев** поручил выделить до 99,948 миллиона рублей.

Кроме того, премьер-министр поручил Минпромторгу до 1 марта 2020 года представить в кабмин отчет об эффективности расходования средств, выделенных на организацию участия РФ в указанных выставках и ярмарках, включая использование полученных результатов в интересах развития российской экономики.

<https://ria.ru/20191001/1559320968.html>

[Вернуться в оглавление](#)