



## Ежедневный мониторинг СМИ

11 ОКТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.10.10; КУТЕПОВ ПРИЗВАЛ МИНТРАНС СОХРАНЯТЬ ОСТАНОВКИ, ПЕРЕХОДЫ И СЪЕЗДЫ ПРИ РЕМОНТЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОТРАСС .....	4
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.10; ПЕРВЫЕ СРЕДИ ЮНЫХ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, УЧАСТВОВАВШИЕ В КОНКУРСЕ «ЛИДЕРЫ РОССИИ», ПОДЕЛИЛИСЬ СЕКРЕТАМИ УСПЕХА .....	5
ТАСС; 2019.10.10; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ М-11 .....	6
РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЯВЛЕНИЯ В РОССИИ «ТЕПЛЫХ ДОРОГ».....	7
ПРАЙМ; 2019.10.10; «АВТОДОР» СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ СДЕЛАТЬ В РФ ТЕПЛЫЕ ДОРОГИ, НО НЕ ВИДИТ В ЭТОМ ЭФФЕКТИВНОСТИ .....	7
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.10; КУТЕПОВ: В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ОСТАЛИСЬ ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ДЕТАЛЬНОГО ОБСУЖДЕНИЯ .....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ НОРМЫ ПО ВРЕМЕНИ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ .....	8
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.11; АЭРОПОРТАМ РАЗРЕШАЮТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР; АВИАКОМПАНИИ ДОБИВАЮТСЯ ЕГО ЗАПРЕТА.....	9
ТАСС; 2019.10.10; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ОБСУДИЛИ В КАИРЕ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ НУЖНО НАРОДАМ ДВУХ СТРАН - ГЛАВА ГРУЗИНСКОГО МИД.....	10
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.10.11; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРНЫЙ ПОКАЗ: КУРАТОРОВ НАЦПРОЕКТОВ ОЦЕНИЛИ ПО АКТИВНОСТИ; ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ ЗАНЯЛ ГЛАВА МИНФИНА АНТОН СИЛУАНОВ, ОТВЕЧАЮЩИЙ ЗА ПРОГРАММЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ.....	11
ТАСС; 2019.10.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «МЕРИДИАН» НА ТЕРРИТОРИИ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ .....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗА 125 МЛРД РУБ. НАЧНЕТСЯ ДО 2020Г - ВЛАСТИ РЕГИОНА ...	13
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ Ж/Д ВЕТКИ К «ТИТАНОВОЙ ДОЛИНЕ» - ОЭЗ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РЖД В 2020 Г ДОВЕДУТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ПОДХОДОВ К ВАНИНО ДО 33 ПАР ПОЕЗДОВ В СУТКИ .....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ПРОЕКТ ЭНЕРГОСТРАТЕГИИ-2035 ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ.....	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.10.10; НАЦПРОЕКТ НАБИРАЕТ СИЛУ; АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: ПЕРЕМЕНЫ ОЧЕВИДНЫ.....	16
ТАСС; 2019.10.10; РОССИЯНАМ РАЗРЕШАТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА ДОРОГИ ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ.....	21
ТАСС; 2019.10.10; В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РАССКАЗАЛИ, КАК ШКОЛЬНИКИ ПОМОГУТ СНИЗИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ДОРОГАХ.....	22

---

ТАСС; 2019.10.10; В БЮДЖЕТЕ КАРЕЛИИ ПРЕДУСМОТРЕЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 250 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ И МОСТОВ.....	23
ТАСС; 2019.10.10; ВЛАСТИ ОТЧИТАЛИСЬ О РЕМОНТЕ ТРАССЫ НОВОСИБИРСК - КОЛЫВАНЬ - ТОМСК .....	23
ТАСС; 2019.10.10; НА СТАВРОПОЛЬЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ 90% ДОРОЖНЫХ РАБОТ.....	24
ТАСС; 2019.10.10; МАСШТАБНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ МИНВОДЫ – КИСЛОВОДСК НАЧАЛИ В СТАВРОПОЛЬСКОЕ КРАЕ.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.10.10; ЦЕНА КИЛОМЕТРА; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ДОРОЖНИКИ ОТСТАЮТ ОТ КОЛЛЕГ ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ .....	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.10; СКВОЗЬ ВРЕМЯ – В БУДУЩЕЕ; В МУЗЕЕ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ 210–ЛЕТИЮ ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА .....	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.10.10; ЗАЧЕМ НУЖЕН «ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК»; О НОВЫХ РЕШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ BIM–МОДЕЛИРОВАНИЯ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.11; УДАРЯТ ПО ПРАВАМ: СЕРВИСЫ ТАКСИ СМОГУТ ПРОБИВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПО БАЗЕ ГИБДД; МВД ПРОРАБАТЫВАЕТ МЕХАНИЗМ ДЛЯ МАССОВЫХ ПРОВЕРОК, ЕГО ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ АГРЕГАТОРОВ И КАРШЕРИНГА.....	31
ТАСС; 2019.10.10; ГИБДД ГОТОВИТ ПОПРАВКИ К ПДД, КАСАЮЩИЕСЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; ГУОБДД МВД РФ ПОДВЕЛО ИТОГИ ОПРОСА ПО ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ СРЕДСТВАМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ .....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.10.10; ОПЛАТИТЬ ЛИЦОМ; В МЕТРО ПОЯВЛЯЮТСЯ НОВЫЕ УСЛУГИ.....	34
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.10.10; ПРОЕКТЫ «ПОД КЛЮЧ»; КАК ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ ЗАКРЕПЛЯЮТСЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ.....	35
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.10.10; КРЫМСКОЕ УСКОРЕНИЕ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОЛУОСТРОВА ГОТОВИТСЯ К РАБОТЕ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; Ж/Д КРЫМА С ОТКРЫТИЕМ МОСТА ЖДЕТ ПОСТЕПЕННОГО РОСТА ГРУЗОПОТОКА С 3 МЛН ДО 25-26 МЛН Т В ГОД.....	40
ТАСС; 2019.10.10; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ.....	41
RNS; 2019.10.10; НА РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛАХ УСТАНОВЯТ ТЕЛЕВИЗОРЫ И ДУШЕВЫЕ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ .....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РЖД БУДУТ ОБНОВЛЯТЬ ЭНЕРГОПОТРЕБЛЯЮЩИЕ ОБЪЕКТЫ С ПОМОЩЬЮ ВНЕШНИХ ИНВЕСТИТОРОВ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; НАИБОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ Ж/Д ОТПРАВОК В КОНТЕЙНЕРАХ В РФ ПРИХОДЯТСЯ НА ХИМИЮ И ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РАСПИСАНИЕ АЭРОЭКСПРЕССА ВО ВНУКОВО И ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ В ОКТЯБРЕ...	43
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 2,8%, ДО 626,8 МЛН ТОНН .....	43

---

ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; СТИВИДОРЫ В НАХОДКЕ ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ ДОЛЖНЫ СОКРАТИТЬ ИЛИ ИСКЛЮЧИТЬ ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОЗДУХА -	
ПРОКУРАТУРА .....	43
ТАСС; 2019.10.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ БЕЛОМУТСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ОКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В МАРТЕ 2020 ГОДА.....	44
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.10.11; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ОБЪЕДИНЯТ ЛЕГЕНДАРНЫЕ КОНСТРУКТОРСКИЕ БЮРО МИЛЯ И КАМОВА; ЭТО ПОВЫСИТ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ .....	45
КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2019.10.11; СТРОИТЕЛЯМ ВОРОНЕЖА ЗАДЕРЖИВАЮТ ВЗЛЕТ; ГЛАВНЫЙ АЭРОПОРТ ГОРОДА НЕ МОЖЕТ СОГЛАСОВАТЬ ПРИАЭРОДРОМНУЮ ТЕРРИТОРИЮ .....	46
ТАСС; 2019.10.10; РЕЙСЫ ИЗ САРАНСКА В КРАСНОДАР И АНАПУ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2020 ГОДУ .....	47
ТАСС; 2019.10.10; АВИАРЕЙСЫ ИЗ САРАТОВА В СОЧИ, СИМФЕРОПОЛЬ И ЕКАТЕРИНБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; LUFTHANSA, AUSTRIAN AIRLINES И SWISS ПРОДОЛЖАТ ЛЕТАТЬ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ «ДОМОДЕДОВО» МИНИМУМ ДО 2025Г .....	48
ТАСС; 2019.10.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА ЗАВЕРШАТ В КОНЦЕ 2020 ГОДА .....	49
ТАСС; 2019.10.10; ВРЕМЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ САРАНСКА ПЛАНИРУЮТ ОБУСТРОИТЬ ПОД ПОСТОЯННЫЙ....	49
ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ В СЕНТЯБРЕ НЕ ПОДОРОЖАЛА .....	50

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2019.10.10; КУТЕПОВ ПРИЗВАЛ МИНТРАНС СОХРАНЯТЬ ОСТАНОВКИ, ПЕРЕХОДЫ И СЪЕЗДЫ ПРИ РЕМОНТЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОТРАСС**

При реконструкции и ремонте автодорог федерального значения нельзя допускать ликвидацию пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, съездов и примыканий к объектам придорожного сервиса, убеждён председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов.

«При проведении в регионах работ по реконструкции и капитальному ремонту дорог федерального значения в должной мере не учитываются, а порой и полностью игнорируются потребности жителей населённых пунктов, примыкающих к дорогам. Так, переносятся или полностью ликвидируются остановки общественного транспорта, которыми местное население пользовалось десятилетиями, значительно сокращается число пешеходных переходов, убираются съезды и примыкания к объектам придорожного сервиса, изменяется дорожная разметка, запрещая совершать левый поворот для заезда к ним», — говорится в письме на имя **министра транспорта Евгения Дитриха**, которое сенатор подготовил на основе информации из регионов (имеется в распоряжении «Парламентской газеты»).

По мнению законодателя, всё это крайне негативно сказывается на транспортной доступности населённых пунктов и объектов придорожного сервиса. «Усложняется транспортная схема, население тратит лишнее время и несёт дополнительные расходы на оплату проезда в связи удлинением маршрутов, вынужденными пересадками общественного транспорта. Снижается безопасность, так как люди продолжают переходить (перебегать) дорогу в привычных местах, где ранее были остановки и переходы. Предприниматели, владельцы объектов придорожного сервиса, осуществляющие свой бизнес в сельской местности долгие годы, ставятся на грань разорения и закрытия, о чём свидетельствуют многочисленные обращения», - продолжает Кутепов.

В итоге весь положительный эффект от всех работ для местных жителей нивелируется, происходит рост негативных настроений в сельской местности, примыкающей к федеральным трассам, отмечает глава комитета Совфеда.

«В этой связи членами Совета Федерации был разработан проект закона, предоставляющий право (не обязанность) при проведении ремонта, капитального ремонта и реконструкции автомобильных дорог владельцу дороги осуществлять работы по строительству, обустройству и реконструкции съездов и примыканий к объектам придорожного сервиса за счёт собственных средств», — напомнил Кутепов.

Он призвал **Дитриха** поддержать внесение соответствующих изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».

«Также просим Вас не допускать сокращения числа пешеходных переходов, закрытия или переноса уже имеющихся остановок общественного транспорта и ликвидации существующих съездов и примыканий к объектам придорожного сервиса при организации работ по реконструкции, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения», — добавил сенатор.

Кроме того, он обращает внимание главы **Минтранса** на правовую неопределённость по ряду ключевых понятий и направлений, в том числе «объекты благоустройства», «улично-дорожная сеть», «улица, проезды».

«В настоящее время ни федеральными законами, ни нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации чётко не закреплены эти и другие понятия планировочной структуры населённых пунктов», — констатирует Кутепов.

Из-за этого ремонт улиц и дворовых территорий в некоторых регионах относят к дорожной деятельности, реализуя это направление через дорожные фонды, а в других — к области благоустройств.

«В связи с вышеизложенным просим Вас ускорить процесс разработки проекта федерального закона по внесению изменений в законодательство Российской Федерации в части установления нормативных понятий «улица» и «улично-дорожная сеть» и других», — обратился законодатель к министру.

<https://www.pnp.ru/social/kutepov-prizval-mintrans-sokhranyat-ostanovki-perekhody-i-sezdy-pri-remonte-federalnykh-avtotrass.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2935307>

<https://www.mskagency.ru/materials/2935293>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.10; ПЕРВЫЕ СРЕДИ ЮНЫХ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, УЧАСТВОВАВШИЕ В КОНКУРСЕ «ЛИДЕРЫ РОССИИ», ПОДЕЛИЛИСЬ СЕКРЕТАМИ УСПЕХА**

Заявочная кампания третьего сезона Всероссийского конкурса управленцев «Лидеры России» стартовала в минувшую пятницу. Чтобы мотивировать молодёжь компании принять участие в проекте, железнодорожники – финалисты предыдущих сезонов конкурса вчера провели телемост со студентами отраслевых вузов и специалистами ОАО «РЖД».

Управленческий конкурс «Лидеры России» – флагманский проект АНО «Россия – страна возможностей». Его цель – выявление, развитие и поддержка наиболее перспективных руководителей со всей страны. Принять участие в проекте могут руководители в возрасте до 55 лет, имеющие управленческий опыт (два года для участников до 35 лет и не менее пяти лет – для остальных).

В этом году регистрация на сайте конкурса открыта до 27 октября включительно. До конца года зарегистрировавшиеся руководители пройдут онлайн-тестирование на определение уровня интеллектуальных и управленческих способностей. По результатам дистанционного отбора будут определены полуфиналисты, которые отправятся на региональный этап. В финал конкурса, который состоится весной, выйдут 300 участников, половина из них станут победителями. Каждый из финалистов конкурса получает 1 млн руб. на повышение квалификации по управленческим программам ведущих университетов страны, а победители – ещё и возможность поработать с наставниками из числа топ-менеджеров крупных компаний и государственных деятелей. Так, например, третий год в качестве наставников выступают **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Железнодорожники активно проявляют себя в проекте: за время его существования финалистами стали 11 работников ОАО «РЖД» и преподаватель Ростовского госуниверситета путей сообщения (РГУПС), победу одержали пять человек.

В этом году конкурс видоизменился: в нём появились отраслевые направления. Так, помимо общеуправленческого блока теперь есть наука, здравоохранение, финансы и технологии. «Ребятам, например с базовым медицинским образованием, может быть сложно соревноваться с антикризисными менеджерами, решающими специальные бизнес-задачи. Поэтому в этом сезоне мы дали участникам возможность выбрать для себя одно из профессиональных направлений или пойти на конкурс как универсальные управленцы», — отметил 8 октября на пресс-конференции, посвящённой старту заявочной кампании

«Лидеров России», первый заместитель главы администрации президента РФ Сергей Кириенко.

О том, какие навыки необходимо развивать, чтобы победить в «Лидерах России», студентам отраслевых вузов и молодым работникам холдинга «РЖД» вчера в формате телемоста рассказали железнодорожники – участники первого и второго сезонов проекта.

По словам победителя первого сезона конкурса, первого заместителя начальника службы технической политики Дальневосточной дороги Александра Симоненко, принять участие в «Лидерах России» могут действующие руководители и студенты, которые работают в студенческих советах, профсоюзных организациях университетов, а также аспиранты, возглавляющие работу над каким-либо научным проектом. «В правилах конкурса не конкретизировано понятие «управленческий опыт», поэтому его «достаточность» в каждом конкретном случае оценивают организаторы. Советую всем, кто так или иначе занимается проектной деятельностью, попробовать испытать удачу и подать заявку на участие в проекте», – отметил он.

По мнению победителя второго сезона, начальника производственно-технического отдела Свердловского регионального центра связи Дарьи Сенькиной, участие в «Лидерах России» – отличная возможность «перезагрузить» себя, понять, каких навыков и знаний не достаёт, чему стоит поучиться.

«Очень важно развивать в себе лидерские качества, и я говорю не про командирские задатки, а про умение объединить людей, собрать команду единомышленников, заразив общей идеей всех её участников, чтобы они горели своей работой, – рассказала Дарья Сенькина. – Нужно учиться преодолевать лень и нежелание развиваться, ведь только постоянная работа над собой приведёт к успеху».

Финалист второго сезона, начальник технического отдела Куйбышевской дирекции тяги Александр Мыздарин посоветовал собравшимся развивать в себе не только профессиональные, но и личностные качества.

«Важно постоянно узнавать что-то новое, быть любознательным и эрудированным. Следует следить за повесткой дня, много читать (в том числе бизнес-литературу), а также правильно ставить перед собой задачи (чётко понимать, чего вы хотите, и целенаправленно добиваться этого). Я бы посоветовал вести дневник достижений», – рекомендовал Александр Мыздарин.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1480229>

### **ТАСС; 2019.10.10; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ М-11**

Стоимость проезда по скоростной трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург составит около 2 тыс. рублей. Об этом сообщили в **Минтрансе** со ссылкой на первого **замминистра транспорта РФ Иннокентия Алафинова**.

«Проехать 670 км по самой современной автодороге М-11 можно за семь часов вместо прежних 10. За поездку водитель легкового автомобиля с транспондером заплатит около 2 тыс. рублей, что эквивалентно стоимости семи чашек капучино. А цена 1 л бензина у нас составляет 1/6 от стоимости чашки этого напитка», – сказал первый **замминистра** в ходе выступления на Всемирном дорожном конгрессе в Абу-Даби.

Ранее спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов оценил стоимость проезда по трассе М-11 в 3-3,5 тыс. рублей с учетом стоимости бензина. Скоростная трасса М-11 пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях.

Трасса протянется от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-mintranse-nazvali-stoimost-proezda-po-trasse-m-11>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЯВЛЕНИЯ В РОССИИ «ТЕПЛЫХ ДОРОГ»**

Появление теплых дорог, дорог с автоматическим подогревом и посыпкой в России возможно, сообщил журналистам **директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**.

В сентябре СМИ писали, что российские специалисты из РосдорНИИ предложили использовать электропроводящий бетон для борьбы с обледенением дорожной части и сугробами, из-за которых сужается проезжая часть дороги.

«Технологий много, в частности теплые дороги тоже могут быть, если позволяет ресурсная база определенная - какая-то котельная рядом, еще что-то.... Думаю, да», - сказал Волков, отвечая на вопрос, могут ли в России появиться теплые дороги.

«Конечно, доживем (до того момента, как теплые дороги появятся в РФ - ред.), сейчас как раз активно развиваем тот самый институт РосдорНИИ, у которых много различных технологий, наработок довольно таких прогрессивных.... Теплые дороги не совсем правильно, есть разные истории - где-то подогрев, где-то они автоматически просыпаются.... Знаете, когда в Москве выходят транспортные средства чистить дороги, все встает. Поэтому если в какой-то момент какие-то улицы были бы подогреваемы, возможно, и для трафика (сказалось бы благотворно - ред.)», - добавил он.

По словам Волкова, применение таких технологий возможно, например, на Камчатке за счет горячих источников. «Я вот верю, что, например, на Камчатке такая технология будет реализована - горячие источники, их вполне могли бы пустить (на эти цели - ред.). У них такой же климат, как в Скандинавии, Скандинавия этим пользуется. Могут попробовать, почему нет», - сказал **директор департамента Минтранса РФ**.

<https://ria.ru/20191010/1559645136.html>

### **ПРАЙМ; 2019.10.10; «АВТОДОР» СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНЫМ СДЕЛАТЬ В РФ ТЕПЛЫЕ ДОРОГИ, НО НЕ ВИДИТ В ЭТОМ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Сделать в России теплые дороги возможно, но экономической эффективности в этом нет, поэтому «Автодор» такую технологию не рассматривает, сообщил журналистам первый заместитель председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») Игорь Астахов.

В сентябре СМИ писали, что российские специалисты из РосдорНИИ предложили использовать электропроводящий бетон для борьбы с обледенением дорожной части и сугробами, из-за которых сужается проезжая часть дороги.

«Считаю, в теории это сделать можно, на практике это можно сделать, но эффективности в этом никакой. Нет, конечно», - сказал Астахов, отвечая на вопрос, рассматривает ли «Автодор» возможность делать находящиеся в его управлении дороги теплыми.

Появление теплых дорог, дорог с автоматическим подогревом и посыпкой в России возможно, сообщил журналистам **директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**.

В настоящий момент в доверительном управлении «Автодора» находится дорога от Москвы до аэропорта «Домодедово» - федеральная трасса А-105, а также трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина» и М-4 «Дон». Государственная компания осуществляет их комплексную реконструкцию. Кроме того, «Автодор» является ответственным исполнителем строительства новой скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва-Санкт-Петербург» и Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области.

Общая протяженность трасс превышает 3,3 тысячи километров, протяженность платных участков - более 1,4 тысячи километров.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.10; КУТЕПОВ: В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ОСТАЛИСЬ ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ДЕТАЛЬНОГО ОБСУЖДЕНИЯ**

Несмотря на принятые меры, в дорожно-строительной сфере остались нерешённые вопросы, которые потребовали дополнительного, более детального обсуждения в рамках прошедшего в Совете Федерации «круглого стола», заявил глава Комитета палаты по экономической политике Андрей Кутепов. Об этом сообщила пресс-служба Совфеда.

Глава Комитета провёл «круглый стол» на тему «О мерах по совершенствованию правового регулирования архитектурно-строительного проектирования при строительстве и реконструкции автомобильных дорог». Предыдущее подобное мероприятие состоялось 28 мая. В результате были утверждён итоговый документ с рекомендациями профильным ведомствам.

Андрей Кутепов напомнил о принятом Федеральном законе, утверждающем чёткий порядок действий при корректировке ранее утверждённой проектной документации. Заказчик получил право определять прохождение повторной независимой экспертизы при внесении изменений в документы. Сенатор также рассказал о законопроекте Минстроя о внесении поправок в Градостроительный и Земельный кодексы в части предоставления технических условий при строительных работах и о законопроекте **Минтранса**, регулирующем взаимоотношения между владельцами автодорог и владельцами инженерных сооружений. Кроме того, 26 июня прошло заседание Госсовета, по итогам которого был разработан перечень поручений президента, направленных на решение имеющихся проблем в отрасли.

На «круглом столе» обсуждались вопросы, требующие детального рассмотрения. Так, в первую очередь Кутепов указал на несовершенство порядка организации экспертизы проектных документов при строительстве и ремонте дорог. Существуют противоречия и в технических регламентах, на которые также обратил внимание сенатор.

В ходе совещания выступил **заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев**. Он сообщил, что в настоящее время ведомство ведёт совместную работу с профессиональным строительным сообществом, а также затронул вопрос ценообразования дорожной отрасли. «Назрела объективная необходимость скорейшего перехода к ресурсной модели определения сметной стоимости, в основу которой должен лечь релевантный уровень цен на строительные ресурсы в регионах», — указал **замминистра**.

<https://www.pnp.ru/federation-council/kutepov-v-sfere-stroitelstva-dorog-ostalis-voprosy-trebuyushhie-detalnogo-obsuzhdeniya.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ НОРМЫ ПО ВРЕМЕНИ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТАХ**

**Минтранс РФ** подготовил законодательные изменения для закрепления определения задержки выдачи багажа авиапассажирам, сообщил журналистам **замглавы ведомства Дмитрий Зверев**.

**Министр транспорта Евгений Дитрих** ранее сообщал, что **Минтранс России** планирует законодательно закрепить определение задержки выдачи багажа авиапассажирам и времени.

«Да, в воздушный кодекс эти нормы уже подготовлены. Официально он проходит общественные обсуждения, и он будет внесен в установленном порядке», - сказал **Зверев**.

«Более того, в воздушный же кодекс вносятся изменения по санкциям за задержку, и они кратно возрастают. Это, в общем-то, будет, с одной стороны, дисциплинировать перевозчика. Плюс идет повышение санкций и выплат по страховым», - отметил **Зверев**.

Массовые проблемы с выдачей багажа в «Шереметьево» наблюдались с начала июня, после завершения передачи функций по обработке багажа от «Аэрофлота» к компании «Шереметьево-Хэндлинг». В начале июля аэропорт заявлял, что ситуация в целом стабилизировалась.

<https://ria.ru/20191010/1559644722.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.11; АЭРОПОРТАМ РАЗРЕШАЮТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР; АВИАКОМПАНИИ ДОБИВАЮТСЯ ЕГО ЗАПРЕТА**

Как выяснил “Ъ”, Федеральная антимонопольная служба собирается поддержать аэропорты в вопросе взимания инфраструктурного сбора с хендлинговых компаний. Его объем может составлять €50–75 млн в год. Авиакомпании, многие из которых владеют хендлинговым бизнесом, требуют убрать его, так как считают проявлением монополизма. Однако ФАС в готовящемся проекте правил недискриминационного доступа разрешает аэропортам вводить такой сбор.

ФАС готовит проект правил недискриминационного доступа к инфраструктуре аэропортов, в котором последним будет разрешено вводить инфраструктурный сбор в отношении операторов наземной инфраструктуры — компаний, которые занимаются уборкой воздушных судов, доставкой питания, транспортом пассажиров и т. д. «Механизм будет способствовать развитию конкуренции в аэропортах и снижению ценового давления на авиакомпании», — рассказали “Ъ” в ведомстве, добавив, что проект правил находится на согласовании с профильными ведомствами.

Некоторые российские аэропорты — в частности, Домодедово, Пулково, Кольцово (Екатеринбург), Платов (Ростов-на-Дону), аэропорты Владивостока, Симферополя и Краснодара — уже несколько лет взимают инфраструктурный сбор с хендлинговых компаний. При этом законодательно такой сбор не оформлен.

Авиакомпании, многие из которых владеют хендлинговым бизнесом, недовольны наличием сбора.

Так, в сентябре Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) направила в ФАС письмо, в котором называет практику взимания сбора проявлением монополизма. В письме отмечается, что первым такую практику ввело Домодедово: аэропортом «фактически легализован дополнительный сбор за «услуги доступа, задействованные при осуществлении аэропортовой деятельности», включающий тарифы за обеспечение видеонаблюдения, использование инфраструктуры перрона сотрудниками, транспортными средствами и спецтранспортом». В АЭВТ считают, что данный сбор не должен взиматься, так как он уже уплачен в составе сбора за авиабезопасность. Если же оператор наземного обслуживания оказывается платить сбор, аэропорт лишает его доступа к инфраструктуре. «Операторам предлагается оплачивать услуги, которые в действительности аэропортом не оказываются. Платный доступ негативно сказывается не только на авиакомпаниях и операторах, но и на пассажирах, поскольку авиакомпании вынуждены компенсировать потери, увеличивая стоимость билетов», — говорится в письме. В Smartavia говорят, что сбор применяется с 2012 года. Его взимают почти все относительно крупные аэропорты РФ, прошедшие модернизацию. Сбор также взимают практически все иностранные аэропорты, включая СНГ. В компании отрицательно относятся к сбору, размер которого колеблется от €0,5 до €1 за пассажира. Для сравнения: пассажиропоток Домодедово в 2018 году составил 29,4 млн человек, а всех обозначенных в письме АЭВТ аэропортов — около 75 млн человек.

В Домодедово говорят, что плата взимается только с пользователей инфраструктуры, «что должно проходить на платной основе, поскольку для создания, развития и поддержания инфраструктуры затрачиваются финансовые ресурсы». «У нас работают несколько

десятков операторов, и перевозчик может выбрать поставщика. Уборкой и экипировкой судов занимаются пять хендлеров, доставкой экипажей — четыре. Подход позволяет сдерживать рост авиатарифов, частично финансируя содержание и развитие инфраструктуры за счет неавиационной деятельности», — сказали в аэропорту.

Во Внуково говорят, что не взимают сбор. В Пулково отмечают, что при взимании сбора исходят из принципов Гражданского кодекса. В «Аэропортах регионов» выступают за внесение инфраструктурного сбора в нормативную базу, поскольку отсутствие единого подхода негативно влияет на рынок.

Гендиректор FriendlyAviaSupport Александр Ланецкий говорит, что в странах Европы есть разные подходы относительно инфраструктурного сбора, но в целом при наличии активной конкуренции между аэропортами он минимален или не взимается. Он приводит пример Литвы, где все три аэропорта, управляемые единым оператором, взимают инфраструктурный сбор, но некоторые авиакомпании, например лоукостер RyanAir, освобождены от него. Эксперт считает, что подход к взиманию сбора на территории одной страны должен быть единым.

<https://www.kommersant.ru/doc/4120090>

### **ТАСС; 2019.10.10; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ОБСУДИЛИ В КАИРЕ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ**

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров и президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси на переговорах в Каире затронули вопрос возобновления чартерного авиасообщения между странами. Об этом глава Минпромторга РФ сообщил журналистам. «Конечно же, этот вопрос затрагивался», - сказал он, отметив, что пока еще сняты не все вопросы, связанные с безопасностью в египетских аэропортах.

«В ближайшее время (планируется) ускорить процедуры ответа на все технические вопросы, которые остались в этой связи. И я очень рассчитываю, надеюсь, что если все ответы будут получены, будут, наверное, еще контрольные посещения [аэропортов Египта российскими авиаспециалистами]. После этого будут приниматься решения [по возобновлению полетов в курортные города Каира]», - сообщил Мантуров.

Также стороны рассмотрели вопрос поставки российской авиатехники в Египет, в частности - 12 самолетов SSJ-100, добавил министр. По его словам, вопросы возобновления полетов в курортные города Египта и поставок самолетов увязаны между собой, и окончательное решение по поставкам самолетов будет принято после разрешения ситуации с чартерами.

Контракт на поставку самолетов SSJ-100 в Египет обсуждается с мая 2015 года - тогда речь шла о поставках 12 самолетов с опционом еще на 12 машин. Предполагалось, что по схеме trade-in Россия получает от Египта самолеты Embraer, отдавая SSJ-100. Первые поставки должны были начаться в конце 2016 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6982919>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ НУЖНО НАРОДАМ ДВУХ СТРАН - ГЛАВА ГРУЗИНСКОГО МИД**

Восстановление прямого авиасообщения между Россией и Грузией входит в интересы обеих стран, считает министр иностранных дел республики Давид Залкалиани.

«Думаю, чем быстрее восстановится, тем лучше будет для Грузии, России и для тех отношений, которые существуют между народами», - сказал министр в четверг журналистам.

По его словам, он зафиксировал эту позицию на встрече с российским коллегой Сергеем Лавровым в Нью-Йорке и еще раз хочет повторить, что, несмотря на сложившуюся ситуацию, за период после июня в отношении российских граждан в Грузии не было ни одного факта насилия или оскорблений.

«Поэтому, думаю, должно восстановиться, так как отношения между народами, развитие гуманитарных отношений, развитие туризма, это взаимовыгодно и считаю, что это не должно быть барьером в отношениях», - сказал Залкалиани.

При этом он подчеркнул, что «там, где можно легко снять барьер, он должен быть снят».

### **ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; 2019.10.11; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРНЫЙ ПОКАЗ: КУРАТОРОВ НАЦПРОЕКТОВ ОЦЕНИЛИ ПО АКТИВНОСТИ; ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ ЗАНЯЛ ГЛАВА МИНФИНА АНТОН СИЛУАНОВ, ОТВЕЧАЮЩИЙ ЗА ПРОГРАММЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

Эффективность загов Дмитрия **Медведева**, ответственных за реализацию **нацпроектов**, оценили по уровню их публичной активности. Лидером индекса, который был представлен авторами аналитического доклада Центра политических технологий (ЦПТ), стал министр финансов Антон Силуанов. Первый вице-премьер курирует программы развития малого и среднего бизнеса, а также отвечает за поддержку занятости населения. Замыкает рейтинг Ольга Голодец, в сферу ответственности которой входит **нацпроект** «Культура». Индекс публичной активности составлялся с учетом данных о частоте упоминаний вице-премьеров в СМИ и числе их поездок в регионы. Однако ряд экспертов указали, что данное исследование, исходя из методики подсчета, не дает полноценной оценки деятельности зампредов правительства, отвечающих за **нацпроекты**.

Осторожно, модернизация

**Нацпроекты** стали своеобразной программой модернизации страны и их успешная реализация в первую очередь зависит от поддержки населения, говорится в документе «Национальные проекты: открытость власти и информированность общества», с которым ознакомились «Известия».

С момента запуска упоминаемость **нацпроектов** в СМИ заметно возросла: если в мае было опубликовано 19 179 материалов на эту тему, то в июле — уже 45 068. Замеры количества запросов пользователей «Яндекса» также показали повышение интереса к программам, свидетельствуют данные исследования.

Как пояснил «Известиям» один из авторов доклада, глава ЦПТ Борис Макаренко, основным критерием эффективности сегодня становится вовлечение в реализацию **нацпроектов** людей — в первую очередь, предпринимательского сообщества и креативного класса.

— Именно поэтому мы поставили во главу угла информационный, публичный аспект: насколько **нацпроекты** способны о себе рассказать, и собой увлечь, — пояснил он. — Отмечу, что мы это делаем на этапе, когда **нацпроекты** только разворачиваются.

Авторы доклада уверены, что в оценке реальной информационной открытости власти нельзя ограничиваться рассмотрением одних лишь количественных данных.

— Нашей задачей было выведение комплексного показателя, который мог бы аккумулировать несколько наиболее значимых, с нашей точки зрения, аспектов, — добавил глава ЦПТ.

Лучше чаще

Таким показателем и стал индекс активности кураторов **нацпроектов**. Он основан в том числе на частоте упоминания и детальности освещения программ в СМИ, а также количестве поездок вице-премьеров в регионы. Лидерами рейтинга стали первый зампред правительства — министр финансов Антон Силуанов и вице-премьер **Максим Акимов**. Они курируют шесть проектов в сферах экономики и инфраструктуры. Наименьший индекс оказался у их коллег Алексея Гордеева и Ольги Голодец, которые отвечают за экологию и культуру.

— Разумеется, **нацпроекты** разные, по разным аудиториям. Но мы обратили внимание, что в этой динамике проекты, связанные с инфраструктурой и экономикой, оказываются более перспективными, — отметил президент ЦПТ. — Первый вице-премьер в

нацпроектной сфере выполняет сразу несколько ролей, фактически является координатором — по крайней мере, через механизмы выделения и отслеживания средств. Наиболее содержательно в СМИ рассматривались в основном инфраструктурные и экономические **нацпроекты**. Именно программы блока «Экономический рост» в будущем окажутся наиболее перспективными с точки зрения интереса к ним, считают авторы доклада.

«Этот интерес проявляет деловое сообщество, которому необходим диалог с правительственными ведомствами и получении максимально подробной информации об их планах», — подчеркивают они.

Упоминаемость рабочих поездок в СМИ эксперты рассматривают как оценку информационной результативности кураторов. Этот показатель находится в прямой зависимости от активности самого вице-преьера, считают в ЦПТ.

«Если самые активные (А. Силуанов и **М. Акимов**) посещали регионы как минимум раз в месяц, то А. Гордеев и О. Голодец побывали в субъектах лишь по одному разу», — отмечают авторы документа.

От открытости до интереса

Набор косвенных показателей в интегрированном виде часто является вполне адекватным инструментом оценки, считает президент Российской ассоциации политконсультантов Алексей Куртов.

— Но надо понимать, что в таких случаях важнее не абсолютные цифры, а динамика изменений во времени, — отметил он в беседе с «Известиями». — Поэтому к выводам по данному докладу ЦПТ я бы относился как к стартовым и ждал бы второго и третьего замера. Вот тогда ситуация с движением **нацпроектов** стала бы более понятной.

Активность Антона Силуанова по продвижению **нацпроектов**, зафиксированная авторами доклада, совпадает с результатами весенних исследований Фонда «Петербургская политика» — например, в части мероприятий в регионах, отметил в беседе с «Известиями» глава организации Михаил Виноградов.

— В то же время существует противоречие между критерием открытости (то есть наглядностью и прозрачностью для интересующихся) и критерием востребованности (интереса, который проект представляет для общества), — заметил он.

Прорывным же с точки зрения известности и популярности национальных проектов в глазах населения России 2019 год пока называть рано, считает эксперт.

<https://iz.ru/930307/sergei-izotov/vitce-premernyi-pokaz-kuratorov-natcproektov-otcenili-po-aktivnosti>

### **ТАСС; 2019.10.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «МЕРИДИАН» НА ТЕРРИТОРИИ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ**

Строительство первой частной трассы «Меридиан» из России в Китай начнется в 2020 году на территории Саратовской области, сообщил в четверг на Втором Саратовском экономическом форуме «Движение только вперед!» председатель совета директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов.

«Мы очень много сделали, чтобы дорога в следующем году начала строиться. Наш проект включен в план магистральной инфраструктуры, который утвержден правительством РФ, и даже прозвучал в указе президента, где говорится о том, что к 2024 году должно быть открыто сквозное автомобильное движение между Китаем и Европой. Наш проект, наверное, кратчайший путь из Китая в Европу», - сказал Рязанов.

Он также уточнил, что китайские инвесторы проявляют большой интерес к строительству трассы. «Но мы считаем, что большинство строителей должно быть российскими или с пространства стран России и в том числе Казахстана, потому что Казахстан уже завершил строительство своего участка, и 2700 км построены достаточно быстро», - добавил

Рязанов, по словам которого по Саратовской области строить дорогу будут в бетонном исполнении.

Первая частная трасса из России в Китай «Меридиан» пройдет по территории восьми регионов РФ, самый протяженный ее участок будет находиться в Саратовской области. Трасса «Меридиан» протяженностью 8445 км должна соединить Западную Европу и Китай, длина российского отрезка составит более 2000 км. Трасса будет соответствовать характеристикам высшей технической категории с четырехполосным движением, ее строительство планируют завершить к 2024 году. Проект автодороги из Китая в Западную Европу будет стартовать в Китае, проходя через Казахстан, ряд регионов РФ и входить в Белоруссию на территории Смоленской области. Четырехполосная дорога будет полностью платной, а стоимость проезда по ней для перевозчиков из стран, не входящих в ЕАЭС, составит 70 евроцентов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-trassy-meridian-na-territorii-saratovskoj-oblasti-nacneta-v-2020-g>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ЗА 125 МЛРД РУБ. НАЧНЕТСЯ ДО 2020Г - ВЛАСТИ РЕГИОНА**

Самарские власти рассчитывают в ноябре 2019 года подписать концессионное соглашение о строительстве автомобильного обхода Тольятти с мостом через Волгу общей стоимостью 125 млрд рублей в рамках международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай, сообщил первый вице-губернатор Самарской области Виктор Кудряшов журналистам в четверг.

По его словам, концессионное соглашение предполагается заключить с консорциумом «Автодора» с компаниями «ИнфраКАП» и «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT). Строительство начнется до конца этого года.

Ранее сообщалось, что стоимость проекта составляет 121 млрд рублей.

«Уже в следующем месяце - в ноябре, мы подпишем концессионное соглашение по самому крупному инфраструктурному проекту в Российской Федерации после Крымского моста - это мост через Волгу с обходом Тольятти, который будет являться составной частью международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай. Объем инвестиций в этот проект составит 125 млрд рублей», - сказал Кудряшов.

Как сообщалось, главное управление организации торгов Самарской области не получило ни одной заявки на участие в конкурсе по заключению концессионного соглашения о строительстве автомобильного обхода Тольятти с мостом через Волгу, объявленного 23 сентября.

Таким образом, консорциум «Автодора» с компаниями «ИнфраКАП» и «Мостотрест», который ранее направил в правительство региона частную концессионную инициативу по проекту строительства обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу, оказался единственным претендентом на этот проект.

Ранее губернатор Самарской области Дмитрий Азаров говорил в интервью «Интерфаксу», что если заявка консорциума окажется единственной, то контракт на строительство моста будет заключен с ним.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Концессионная компания «Обход Тольятти» зарегистрирована в апреле 2019 года в Москве. Учредителями выступили ООО «ИнфраКАП» (Москва) с долей 99,01% и руководитель партнерства Кирилл Васичкин - 0,99%. Совладельцами «ИнфраКАП» являются Александр Баженов и Мария Панина. При этом изначально Баженов был единственным владельцем компании. Ранее он занимал должность гендиректора ОАО «Федеральный центр проектного финансирования» (ФЦПФ, «дочка» ВЭБа, позднее переименовано в АО «ИнфраВЭБ»).

Ранее госкомпания «Автодор» сообщила, что 26 апреля в составе консорциума с ООО «ИнфраКАП» и ПАО «Мостотрест» направила в правительство Самарской области частную концессионную инициативу по проекту строительства обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Документом предусмотрено проектирование и строительство мостового перехода протяженностью 8,6 км с учетом подъездных дорог, а также 88,7 км автомобильных дорог первой категории. Инвестпроект рассчитан на 30 лет, из которых 4 года займет инвестиционная стадия.

«В рамках эксплуатационной стадии инвесторы будут возвращать вложенные средства путем эксплуатации дороги на платной основе на условиях минимальной гарантированной доходности», - отмечалось в сообщении госкомпании.

Концессионер оценивает предварительную стоимость строительства моста с дорожной инфраструктурой в 121 млрд рублей, срок строительства - в 4 года, расходы на эксплуатацию и содержание моста после ввода в эксплуатацию - в 80 млрд рублей за 16 лет.

В Самарской области сейчас есть один автодорожный мост через Волгу, он проходит вдоль плотины Жигулевской ГЭС. Новый мост планируется строить в 35 км от плотины.

Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу входит в состав магистрального плана развития транспортной инфраструктуры, утвержденного распоряжением правительства РФ 30 сентября 2018 года N2101-р.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ Ж/Д ВЕТКИ К «ТИТАНОВОЙ ДОЛИНЕ» - ОЭЗ**

ОАО «Особая экономическая зона (ОЭЗ) «Титановая долина» в Свердловской области получило положительное заключение Госэкспертизы на проектную документацию по строительству железнодорожной инфраструктуры, сообщает пресс-служба ОЭЗ.

Проект предполагает создание двух путей для обеспечения грузоперевозок: приемоотправочного, полезная длина которого составит 2,016 км, и вытяжного - 525 метров.

«Положительное заключение Госэкспертизы - один из этапов к подписанию концессионного соглашения, а, следовательно, началу строительства железнодорожной инфраструктуры в «Титановой долине». На сегодняшний день у нас есть несколько крупных инвесторов, логистическая деятельность которых требует грузоперевозки железной дорогой. Мы планируем подписать соглашения с присвоением им статуса резидентов до конца 2019 года», - приводятся в сообщении слова гендиректора ОЭЗ Артемия Кызласова.

В проектной документации также отражены основные решения развития железнодорожной инфраструктуры в ОЭЗ «Титановая долина» на площадке в Верхней Салде, в том числе предполагается переустройство сетей энергоснабжения, создание сетей водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения, пожаротушения со строительством пожарных резервуаров. Кроме того, запланировано устройство сетей воздухообеспечения пневматической очистки стрелок от снега, установка шумозащитного экрана, строительство служебно-бытового корпуса и другое.

Ранее со ссылкой на РБК сообщалось, что концессионное соглашение с ОАО «РЖД» по строительству железнодорожной ветки к ОЭЗ «Титановая долина» может быть заключено в середине 2020 года.

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

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

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

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

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proekt-zeleznodoroznoj-vetki-k-titanovoj-doline-odobren-gosekspertizoj>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РЖД В 2020 Г ДОВЕДУТ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ПОДХОДОВ К ВАНИНО ДО 33 ПАР ПОЕЗДОВ В СУТКИ**

Первый этап программы модернизации «восточного полигона» железнодорожной линии позволит увеличить пропускную способность ряда участков в Хабаровском крае в направлении порта Ванино, сообщает корпоративное издание РЖД.

«Комсомольск-Сортировочный - один из главных узлов Дальневосточной магистрали. На станции формируется вагонопоток в нескольких направлениях, в том числе в порт Ванино. В последние годы растут перевозки в направлении Комсомольского узла. В частности, за счет реализации первого этапа программы модернизации Восточного полигона пропускная способность участка Постышево - Комсомольск возрастет с 17 пар поездов в сутки в 2012 году до 23 в 2020 году, Комсомольск - Ванино - с 24 до 33 пар», - сообщает издание.

На станции Комсомольск-Сортировочный открылся дом отдыха локомотивных бригад, на его строительство затрачено более 300 млн рублей. Потребность в таком здании появилась после передислокации из Комсомольска-Погрузочного базового эксплуатационного локомотивного депо. Здесь одновременно могут отдыхать 60 машинистов и их помощников.

«Следующим этапом развития должна стать реконструкция ремонтных мощностей. Помимо вопроса модернизации сервисного локомотивного депо на станции Комсомольск-Погрузочный рассматривается вариант строительства цехов по тяжелым видам ремонта на станции Комсомольск-Сортировочный», - сообщает издание.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ПРОЕКТ ЭНЕРГОСТРАТЕГИИ-2035 ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ**

Подготовленный проект «Энергостратегии» до 2035 года содержит ввод долгосрочных тарифов на перевозку угля, следует из текста документа, с которым ознакомился «Интерфакс».

«Оптимизация транспортной логистики и широкое использование механизмов долгосрочного тарифообразования на перевозки угля» указаны в документе в качестве мер, которые предполагается принять в горизонте стратегии.

Помимо этого, речь идет о «ликвидации узких мест» в пропускной способности железных дорог, ускоренном развитии угольных терминалов (особенно в портах Тихоокеанского побережья), а также о поддержке проектов развития транспортной инфраструктуры для перевозки угля в целом. Здесь могут быть использованы механизмы государственно-частного партнерства.

В конце августа глава Минэнерго Александр Новак, сообщал, что ведомство и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) синхронизируют развитие пропускных

способностей Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей после 2025 года с темпами развития угольной отрасли РФ.

По словам Новака, долгосрочные ж/д тарифы являются еще одним актуальным вопросом. Он предлагал обсудить долгосрочные ж/д тарифы за рамками 2025 года для стабильной работы отрасли на период дальней перспективы.

«Сегодня уже принято правительством РФ решение о долгосрочных тарифах на период до 2025 года и в целом принцип реализации взаимоотношений между РЖД и угольной отраслью, а конкретные параметры за рамками 2025 года нужно будет обсудить и принять решение, какие долгосрочные тарифы будут уже за рамками 2025 года», - говорил министр.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.10.10; НАЦПРОЕКТ НАБИРАЕТ СИЛУ; АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ: ПЕРЕМЕНЫ ОЧЕВИДНЫ**

Под пристальным вниманием

Реализация национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), утвержденного Правительством РФ в рамках указа Президента РФ Владимира **Путина** от 7 мая 2018 года, находится под пристальным вниманием руководителей страны и транспортного комплекса.

В частности, заместитель Председателя Правительства РФ **Максим Акимов** провел ряд совещаний в Анадыре, Якутске и Магадане по вопросам развития дорожно–транспортной инфраструктуры субъектов РФ.

В этом году программа работ чукотских дорожников включает 10 объектов общей протяженностью 12 км, что позволит увеличить общий процент соответствия нормативному состоянию до 63,1% на региональных трассах, до 54,6% в Анадырской городской агломерации. Планируемый объем финансирования из федерального бюджета реализации регионального проекта «Дорожная сеть» до 2024 года составляет 245,7 млн руб.

А в столице Республики Саха (Якутия) с участием Максима **Акимова** прошло межрегиональное совещание «Лидеры цифрового развития Российской Федерации». В ходе мероприятий состоялось обсуждение вопросов развития дорожной инфраструктуры.

В этом году в рамках **БКАД** в Якутской агломерации планируется капитально отремонтировать, реконструировать и построить около 26 км автодорог. В план дорожной кампании включены 19 объектов, в числе приоритетных – магистраль, по которым проходят маршруты общественного транспорта.

До конца года завершатся работы по устройству покрытия на 9–километровом участке региональной автодороги «Абалах». На завершающей стадии работы по устройству земляного полотна на двух участках автодороги «Кобяй» общей протяженностью 22,4 км. Строительство этой трассы имеет важное значение для жителей Горного улуса, так как она обеспечит круглогодичную связь села Кобяй с центральными районами республики и выход на федеральную трассу А–331 «Виллюй».

Дорожная тема также стала главной и на совещании, которое провел **Максим Акимов** в Магадане. Состояние дорог в регионе он назвал наиболее проблемным вопросом. Вице–премьер отметил, что подавляющая часть дорог территории – в грунтовом исполнении, то есть без капитального покрытия. Надо к нему переходить, считает вице–премьер.

В ходе совещания отмечалось, что в рамках **БКАД** в Магаданской области в этом году приведут в нормативное состояние 28 объектов общей протяженностью более 9 км. На эти цели из бюджетов всех уровней выделено 214,3 млн руб. По итогам встречи **Максим Акимов** поручил **Росавтодору** и правительству Магаданской области разработать дорожную карту для синхронизации дальнейших действий по приведению в нормативное состояние дорожной сети региона.

**Минтранс:** контроль и помощь

Ход реализации **нацпроекта БКАД** находится под постоянным контролем министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**. По данным **Минтранса** России, активно идет работа по заключению соглашений между регионами и органами местного самоуправления о предоставлении местным бюджетам трансфертов для поддержки мероприятий **нацпроекта**. Также утверждаются планы проведения в текущем году мероприятий по пропаганде соблюдения ПДД.

По мнению главы **Минтранса**, необходимо обеспечить повышение эффективности использования бюджетных средств на дорожную деятельность. Соответствующие мероприятия преду-

смотрены в федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

Важная задача, считает **Евгений Дитрих**, уделить особое внимание работе по заключению контрактов жизненного цикла при формировании программ дорожной деятельности. Необходимо также выполнять утвержденный график обновления стандартов и технических требований по годам. Речь идет прежде всего о внедрении новых технических требований и стандартов обустройства автодорог, в том числе на основе цифровых технологий, для устранения мест концентрации ДТП. Приняты правовые акты, предусматривающие доведение норматива зачисления налоговых доходов региональных бюджетов от акцизов на ГСМ до 100%.

Помимо этого ведется разработка нормативной базы для внедрения системы взимания платы «свободный поток», сформированы единые технические требования к автоматическим пунктам весогабаритного контроля транспортных средств. Определена концепция организации системы повышения квалификации для работников дорожного хозяйства.

На реализацию федерального проекта «Дорожная сеть» субъектам РФ в 2019 году выделяется 111,2 руб. из федерального бюджета. Они направляются на ремонтные работы на региональной сети дорог, а также улично-дорожной сети 104 крупных городских агломераций. 5 млрд руб. из этих средств распределены в качестве трансфертов на капиталоемкие мероприятия в агломерациях.

Между тем, по словам министра, национальный проект **БКАД** почти не предусматривает масштабного развития дорожной сети. Этот проект восстанавливает дорожную сеть регионов и крупных городов, которой много лет не уделялось должного внимания. Субъекты не имели на это достаточно средств и делали эту работу очень медленно, кусочками, в течение длительного времени. Сейчас – это масштабные инвестиции в ремонты дорожной сети. Практически закончено составление программы по восстановлению ветхих мостов и строительству новых.

**Минтранс** предложил включить эту программу в **нацпроект**. Пока в нее включено 3,75 тыс. ветхих аварийных мостов, уже проведена диагностика вместе с субъектами. Объем финансирования этой программы в дополнение к имеющимся деньгам составляет 330 млрд руб. Это достаточно масштабные инвестиции. Надо понимать, что можно сделать прекрасную дорожную сеть, но если на ее пути будут встречаться ветхие аварийные мосты, через которые не может проехать грузовик, то любая дорога превратится в тупик. В программу по мостам **Минтранс** включил строительство дорожных путепроводов на местах, где существуют железнодорожные переезды. С учетом более интенсивного железнодорожного движения, которое РЖД активно продвигает, переезды закрывают на более длительное время. Это узкое место. Нужно, по мнению министра, строить путепроводы, чтобы иметь возможность беспрепятственно переезжать через железнодорожные пути.

Крупные дорожные проекты есть во втором национальном проекте, который сейчас реализуется. Это **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Там дорожная составляющая значительна, около 200 млрд руб. В основном это федеральные проекты, пояснил **Евгений Дитрих**, которые будут в

дальнейшем реализовываться. Сегодня это участки автомобильных дорог и направления магистралей, которые **Минтранс** начинает принимать у субъектов. Некоторое время назад стояла задача привести федеральную дорожную сеть в высококачественное состояние, говорили, что надо достичь 85% нормативного состояния всех федеральных трасс. Сегодня достигнуто 82,5%, и **Минтранс** начинает активно забирать у регионов дороги, которые есть у них и могут иметь отношение к магистральным направлениям, к опорной дорожной сети. Их состояние иногда лучше, иногда хуже, но стандарту федеральных трасс оно, как правило, не соответствует. Поэтому приходится их реконструировать и полностью перестраивать.

Как отметил **Евгений Дитрих** в беседе с представителями СМИ, продолжается активная борьба с аварийностью на региональных и федеральных трассах. На Государственном совете по автомобильным дорогам была поставлена задача: разделить транспортные потоки. Сегодня это основная причина повышенной аварийности. Как правило, в таких случаях происходят очень тяжелые лобовые столкновения с большим количеством пострадавших. Для дорожников задача номер один, как минимум, федеральную сеть привести к тому, чтобы разделить встречные транспортные потоки.

«Наша цель, – сказал министр, – осветить участки, которые относятся к перекресткам, эстакадам, пересечениям, там, где меняются условия движения. Мы будем стараться это делать повсеместно при помощи современных мощных светодиодных светильников. Для участков, где режим движения не меняется, этого в принципе не нужно, это пустая трата времени и денег. Но когда вы попадаете на освещенный участок, меняется зрение. Часто при проезде тоннеля с искусственным освещением и выезде на яркий солнечный свет ощущается дискомфорт. От этого нам нужно уходить. Такие планы есть, я думаю, что это существенно повысит уровень безопасности».

Недавно состоялось Всероссийское совещание по актуальным вопросам реализации нацио-

нального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», которое провел первый заместитель министра транспорта **Иннокентий Алафинов**. Мероприятие прошло в режиме видеоконференцсвязи со всеми региональными проектными командами. В обсуждении вопросов приняли участие представители профильного департамента **Минтранса**, управления регионального развития и реализации национального проекта **Росавтодора**, ФАУ «РосдорНИИ», ФКУ «Центрдорразвития», ФКУ «Дороги России», Ассоциации «РАДОР».

В субъектах РФ продолжается активный период выполнения производственных дорожных программ в рамках **нацпроекта**. В целом проведено устройство покрытия на площади более 130 млн кв. м – это 70,4 % от общего объема работ. Процент контрактации сегодня 97,8, это в том числе объекты следующего года и дополнительные, реализация которых стала возможна ввиду экономии по результатам процедуры торгов.

Пристальное внимание федерального проектного офиса было уделено территориям, в которых по итогам текущего мониторинга выявлено недостаточное выполнение мероприятий. В их числе – Республика Крым, Еврейская автономная область, Приморский и Забайкальский края, Тверская и Орловская области. Руководители проектных офисов заверили федеральный центр, что показатели проекта в установленный срок будут достигнуты с соответствующим качеством.

Положительно отмечена деятельность проектных команд Астраханской и Магаданской областей, Республик Дагестан, Калмыкия, Хакасия, Саха (Якутия), Ненецкого автономного округа, Севастополя. К данным территориям ранее были замечания по эффективности реализации проекта, но им удалось выправить ситуацию.

**Иннокентий Алафинов** обратил внимание субъектов РФ на необходимость в ближайшее время ввести в эксплуатацию объекты, где работы уже завершены, а также сконцентрироваться на контрактации объектов 2020–2021 гг. При принятии решений о

финансовой поддержке любых транспортных проектов регионов **Минтранс России** будет руководствоваться результатами реализации **нацпроекта БКАД**.

В ходе совещания также был рассмотрен вопрос реализации федерального проекта в рамках **БКАД** «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Согласно его паспорту в 2019 году из 1313 государственных контрактов в регионах 191 должен предусматривать выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла. А 470 – включать использование наилучших материалов и технологий повторного применения (включенных в прототип Реестра технологий).

Настойчиво и последовательно

Напомним, что **нацпроект БКАД** является развитием приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», стартовавшего в 2016 году, который охватывал 38 российских городских агломераций. **Нацпроект БКАД** касается уже 104 городских агломераций, и его реализация началась с декабря 2018 года.

Всего в него включены четыре подраздела федерального проекта: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России». Паспорта первых федеральных проектов в составе **нацпроекта** утверждены 20 декабря 2018 года, паспорт проекта «Автодороги Минобороны России» не публиковался.

Всего **нацпроект БКАД** включает в себя семь целевых показателей:

- количество погибших в ДТП должно сократиться в 3,5 раза: с 13 на 100 тыс. населения – в 2017 году до 4 на 100 тыс. – в 2024 году. В два раза должно сократиться количество мест концентрации ДТП;
- доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна увеличиться с 43,1% в 2017 году до 50,9% в 2024 году;
- доля хороших дорог в городских агломерациях должна возрасти с 42% до 85%;
- доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, должна сократиться с 10,2% до 9,1%;
- 80% контрактов на строительство и содержание дорог должны к 2024 году заключаться с расчетом на использование новых технологий;
- 70% контрактов должны к 2024 году заключаться на принципах жизненного цикла.

В рамках **нацпроекта БКАД** планируется повысить уровень подготовки водителей, увеличить более чем в два раза число камер на дорогах. Предусмотрено также разместить 753 новых пункта весогабаритного контроля, внедрять интеллектуальные транспортные системы и системы оплаты проезда по платным дорогам «свободный поток». И наконец, отремонтировать дороги по перечням, утвержденным на региональных уровнях. Всего планируется привести в порядок около 260 тыс. км региональных дорог.

Финансирование предусмотрено серьезное. Всего на исполнение **нацпроекта** из бюджета планируется потратить в 2019–2024 годах 4 трлн 779,7 руб. Из них 4 трлн 438,7 млрд руб. по программе «Дорожная сеть», 279,5 млрд по программе «Общесистемные меры», 55,9 млрд по программе «Безопасность дорожного движения», 5,6 млрд по программе «Автомобильные дороги Минобороны России».

В отличие от большинства других **нацпроектов** основные расходы в рамках **БКАД** лягут на бюджеты субъектов РФ – на исполнение проекта они потратят 4 трлн 139 млрд руб. Затраты из госбюджета составят 441 млрд руб., из внебюджетных источников – 200 млрд.

**Росавтодором** заключены соглашения со всеми регионами – участниками **нацпроекта БКАД** на предоставление средств федерального бюджета. В 2019 году планируется заключить более 200 соглашений с муниципалитетами. Но есть и отстающие регионы. Такая ситуация, по мнению **Евгения Дитриха**, недопустима. Проект оценивается, заявил министр, не по отдельным субъектам, а в целом по стране, и отставание у любого субъекта тянет весь проект вниз.

По данным **Минтранса**, в 2019 году с использованием федеральной поддержки прирост региональных автодорог, находящихся в нормативном состоянии, составит 6,4 тыс. км. Таким образом, общая протяженность региональных трасс в нормативном состоянии составит 226,5 тыс. км, или 44,3%. В городских агломерациях этот показатель должен вырасти с 53,7% до 63,8%. Региональные проекты также предусматривают мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП и меры по снижению доли региональных дорог, функционирующих в режиме перегрузки.

Хорошо зарекомендовали себя в качестве средства повышения безопасности на автодорогах видеокамеры. В соответствии с **нацпроектом** камер должно стать почти вдвое больше: к 11 тыс. существующих добавятся 10 тыс. новых. Ожидать их следует как на федеральных, так и региональных дорогах.

Контроль за водителями тоже будет усилен.

Как ожидается, соответствующее «ускорение» в решении дорожной проблемы **нацпроект** придаст и местным властным структурам. Как пояснили в **Минтрансе**, контролировать параметры дорог владельцы будут с помощью специальных дорожных лабораторий, заключения которых будут направляться из регионов в министерство.

Регионы: путь к нормативу

Самые плохие дороги в стране сегодня, по сообщениям СМИ, в Республике Марий Эл, где в отремонтированном состоянии находится чуть более 1% дорог, при этом через пять лет должно быть уже 35%. Существенное улучшение должны почувствовать также жители Калмыкии, Ненецкого автономного округа, Саратовской области. Если говорить про конкретные агломерации (города с населением более 200 тыс. человек и территории вокруг них), то наиболее радужные перспективы вырисовываются для жителей Биробиджана, Комсомольска–на Амуре.

На данный момент региональные программы уже утверждены. В них закреплён план действий по объектам на ближайшие три года и ориентировочный – на следующие три. При этом остается шанс, что дополнительные дороги в планы еще могут попасть. **Минтранс** требует от регионов проведения общественных обсуждений.

Сейчас **Минтранс** обеспечивает субъектам федерации примерно 25%–ную надбавку в виде трансфертов на выполнение ремонтных планов. В 2019–2022 годах объем федеральной помощи будет сокращаться, к 2024 году прекратится вовсе. Поступления в регио-

нальные бюджеты увеличатся за счет сборов акциза на нефтепродукты (бензин, солярка и т. д.): сегодня 58,1% этих средств направляются напрямую субъектам, к 2024–му должно быть 100% (доля будет повышаться ежегодно).

**Нацпроект** упрощает путь денег в региональные бюджеты, но дополнительных источников финансирования, ранее не существовавших, не вводит. Управлять полученными по новой схеме деньгами субъекты федерации будут сами. В **Минтрансе** рассчитывают в ближайшее время проработать с регионами механизмы эффективного управления собственными средствами.

По данным на конец августа, в план–график торгов по **нацпроекту** включено 99,41% или 6456 объектов, из них 6374 объекта законтрактованы, что составляет 98,15%. В регионах – участниках **БКАД** ведутся активные работы: к нормативу приводят региональные, местные, межмуниципальные трассы. Так, в общей сложности по состоянию на 27 августа выполнено 48,78% от общего объема работ 2019 года по устройству верхнего слоя дорожной одежды. Кроме того, несколько регионов уже закончили реализацию мероприятий, запланированных на 2019 год.

Первой окончила дорожные работы по **нацпроекту** Белгородская область. Все работы были завершены к 15 июня. В этом сезоне специалисты обновили 107 объектов, общая протяженность которых составляет порядка 138 км, за 1,7 млрд руб. из бюджетов разных

уровней. В планах региона в следующем году отремонтировать 160 км, включая 73 км дорог в агломерациях, на сумму 1,9 млрд руб. Подготовка к грядущему сезону уже началась.

В Самарской области работы выполнены на 68%. Здесь отремонтировали 53 участка дорог общей протяженностью 108 км, включая 43 участка в областном центре. Всего в этом году в области запланирован ремонт 91 участка дорог общей протяженностью 247 км. На эти цели направлено 5,77 млрд руб., в том числе 3,26 млрд руб. – из федеральной казны.

Дополнительные участки регио-

нальных дорог включены в план реализации **нацпроекта БКАД** в Нижегородской области. Ремонтную программу удалось увеличить за счет экономии средств, сложившейся по результатам проведенных торгов. Всего в этом году в регионе заключено 40 контрактов на ремонт автомобильных дорог на общую сумму 5 млрд 123,905 млн руб. Экономия по торгам составила 204,6 млн руб. (3,8%). Общее финансирование **нацпроекта БКАД** в Нижегородской области на 2019 год – 6,7 млрд руб. (из них на общую сумму 1 млрд 346,956 млн руб. переходящие контракты с 2018 года).

В настоящий момент работы по **нацпроекту** уже выполнены на треть, критических замечаний к подрядчикам нет. Все работы по укладке асфальта должны завершиться в ближайшие недели.

Активно участвует в проектах **БКАД** республика Дагестан. Здесь планируются ремонт, капремонт, реконструкция 54 улиц Махачкалы протяженностью 57 км, а также улучшение организации дорожного движения на 41 улице, двух пригородных дорогах, входящих в состав Махачкалинской городской агломерации. Выполнение всех ремонтных работ запланировано до ноября текущего года.

В число лидеров по реализации **нацпроекта БКАД** вошла Кубань. Вице–губернатор Краснодарского края Анатолий Вороновский, принявший участие в видеоселекторном совещании под председательством первого **замминистра** транспорта России Иннокентия **Алафинова**, сообщил, что в крае на два месяца раньше срока завершили основные работы в рамках **нацпроекта БКАД**. В Краснодаре, Сочи и Новороссийске привели в порядок более 240 км автомагистралей. На реализацию проекта в этом году направили около 4 млрд руб. Финансовое исполнение всех национальных проектов в регионе превысило 50%.

С каждым днем множатся сообщения о том, что сделано и планируется сделать в регионах для улучшения транспортной инфраструктуры. Национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** набирает силу.

<http://transportrussia.ru/item/5209-natsproekt-nabiraet-silu.html>

### **ТАСС; 2019.10.10; РОССИЯНАМ РАЗРЕШАТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА ДОРОГИ ЧЕРЕЗ ГОСУСЛУГИ**

Жители России получат возможность пожаловаться на некачественные дороги и проконтролировать процесс ремонта трасс по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**. Сервис должен заработать уже в конце текущего года. Об этом сообщают «Известия», ссылаясь на протокол заседания проектного комитета, возглавляемого вице-премьером Максимом **Акимовым**.

На сайте госуслуг gosuslugi.ru пользователи смогут направить письменный отзыв в электронном виде с замечанием, подкрепив его фотографиями и геометкой. Такая система должна быть разработана Минкомсвязью при участии **Росавтодора** и **Минтранса**. Речь идет об участках автодорог, включенных в **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»**.

Подобные сервисы уже существуют в регионах, но часто они неэффективны: в ряде случаев чиновники отчитывались перед руководством и жителями, ретушируя на фото несовершенные участки дороги. На госуслугах контроль будет осуществляться на

федеральном уровне, поэтому экспертам потребуется разработать механизм контроля за дорожниками со стороны надзорных органов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossianam-razresat-zalovatsa-na-dorogi-cerez-gosuslugi>

### **ТАСС; 2019.10.10; В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РАССКАЗАЛИ, КАК ШКОЛЬНИКИ ПОМОГУТ СНИЗИТЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ДОРОГАХ**

Госавтоинспекция России совместно с Министерством просвещения РФ планируют увеличить к 2024 году численность отрядов юных инспекторов дорожного движения (ЮИД) на 25%, до 500 тыс. детей. Возраст участников повысят до 18 лет, а для самой ЮИД разработают новую концепцию развития с учетом современных методик обучения, рассказал в четверг на пресс-конференции в ТАСС замначальника ГИБДД РФ Владимир Кузин.

В четверг ГИБДД анонсировало старт Всероссийского информационного проекта по обучению детей навыкам безопасного поведения на дороге и вовлечению их в деятельность отрядов юных инспекторов движения. Проект разработан МВД России совместно с Министерством просвещения в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, который предполагает снижение смертности в ДТП до 4 человек на 100 тыс. населения в 2024 году.

«Мы считаем, что в рамках воспитания детей ЮИД должны играть ключевую роль в части пропаганды безопасного и ответственного поведения на дороге», - рассказал Владимир Кузин, отметив востребованность и эффективность работы движения на протяжении уже 46 лет. «Данное направление нужно развивать, но ставить на иной современный и качественный уровень», - добавил он. По словам Кузина, для этого в рамках **БКАД** и разработан информационный проект, который позволит расширить деятельность ЮИД и воспитать грамотных и законопослушных участников дорожного движения, и достичь целей по снижению смертности в ДТП.

Сегодня в ЮИД входит порядка 400 тыс. школьников возрастом 10-14 лет, которые объединены в 30 тыс. отрядов. Новая концепция развития ЮИД предполагает расширение к 2024 году числа отрядов до 41 тыс., а количество участников до 500 тыс. При этом возраст участников будет повышен с 14 до 18 лет. Как пояснил Кузин, это позволит исключить разрыв в обучение детей, который сейчас есть между ЮИД и юношескими автошколами. Дети смогут планомерно переходить от теории и навыков управления велосипедом к управлению транспортным средством. «Чтобы, заканчивая школу, они имели возможность сдать экзамен на управление транспортными средствами категории «В», - сказал Кузин.

Также новая концепция развития ЮИД предполагает и новый единый подход к обучению как детей, так и педагогов, рассказала Екатерина Акинина, гендиректор «Компании Салве», которая является исполнителем госконтракта по этому проекту. Кроме того, централизовано разработаны методические материалы со сценариями проведения занятий. Предусмотрены курсы повышения квалификации для педагогов, а также различные тестирования для детей. Разработаны новые интернет ресурсы и идет активное привлечение самих детей к работе над методическими материалами с помощью соцсетей, конкурсов и так называемых челленджей.

Окончательное утверждение концепции развития ЮИД планируется на Всероссийском форуме ЮИД в Москве 17-19 ноября 2019 года. На нем же планируется утвердить и окончательный вариант формы ЮИД, которая пока дорабатывается, отметила Екатерина Акинина. Также в программе обмен опытом, досуг и совещание при участии самих юных инспекторов и представителей органов образования и Госавтоинспекции.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-gosavtoinspekcii-rasskazali-kak-skolniki-pomogut-snizit-kolicestvo-dtp-na-dorogah>

### **ТАСС; 2019.10.10; В БЮДЖЕТЕ КАРЕЛИИ ПРЕДУСМОТРЕЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 250 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ И МОСТОВ**

Депутаты законодательного собрания Карелии утвердили поправки в бюджет на период 2019 и 2020 года, направив 250 млн рублей на строительство местных и региональных дорог. Об этом в четверг журналистам сообщил председатель республиканского парламента Элиссан Шандалович.

«В республике продолжается дорожное строительство, в том числе региональное и местные дороги. На эти цели выдаются 250 млн рублей», - сказал Шандалович.

10 млн рублей до конца года и еще 3 млн рублей в 2020 году направят на ремонт моста в деревне Хийденсельга Питкяранского района. Как отметили в пресс-службе министерства по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии, оставшая сумма пойдет на проектирование двух мостов в Петрозаводске, которые должны заменить аварийные.

Так, мост по улице Мерецкова был признан аварийным в 2017 году, после чего по нему ограничено движение общественного транспорта. Из-за этого, городским властям пришлось перестроить несколько маршрутов троллейбусов, которым вовсе запрещен въезд на этот мост.

В **Минтранспорта** Карелии также напомнили, что ремонт региональных дорог в республике будет проводится за счет федерального бюджета, из которого Карелия получит дополнительно 600 млн рублей на продолжение строительства дороги «Велика Губа - Оятевщина», а также реконструкцию трассы «Олонец - Вярсиля».

Дорога «Великая губа - Оятевщина» составляет около 40 км и ведет к деревне Оятевщина, откуда можно будет организовать автомобильный подъезд к острову Кижи, куда сегодня можно попасть только по Онежскому озеру в период навигации. В апреле 2019 года **Минтранс** РФ одобрил финансирование завершения работ по строительству этой трассы в течение 2020-2021 годов с финансированием в размере 1 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/6984188>

### **ТАСС; 2019.10.10; ВЛАСТИ ОТЧИТАЛИСЬ О РЕМОНТЕ ТРАССЫ НОВОСИБИРСК - КОЛЫВАНЬ - ТОМСК**

Самый загруженный участок дороги Новосибирск - Колывань - Томск, находившийся в плохом состоянии, отремонтировали благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил журналистам в четверг **министр транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский.

«Эта дорога относится к опорной сети дорог, [она] наиболее загруженная по интенсивности движения. Здесь очень много машин, связь двух областных центров, плюс связь областного центра с районным центром - городом Колывань, поэтому в первую очередь решение о ремонте было принято именно здесь», - сказал Костылевский.

По его словам, был отремонтирован один из самых плохих участков дороги, где были ямы, не было ровного дорожного полотна. В ходе ремонта была применена технология, благодаря которой покрытие сможет дольше прослужить до следующего ремонта. Гарантийный срок ремонта составляет 5 лет, однако по новым нормативам следующий ремонт может состояться через 12 лет.

Также на дороге была нанесена новая разметка из долговечных материалов. На отремонтированном участке есть аварийноопасный поворот, на котором регулярно происходили аварии из-за обгонов с выездом на полосу встречного движения. Дорожники установили между полосами пластиковые столбики, которые такой выезд должны предотвращать. Этот участок стал самым протяженным в Новосибирской области из отремонтированных в 2019 году, на ремонт было потрачено 109 млн рублей.

На 2020 год запланирована разработка проектно-сметной документации на ремонт следующего участка дороги. Его планируется передать в федеральную собственность, в 2021 году приступить к ремонту.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zagruzennyj-ucastok-dorogi-svazyvausej-tomsk-i-novosibirsk-otremontirovali-po-nacproektu>

### **ТАСС; 2019.10.10; НА СТАВРОПОЛЬЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ 90% ДОРОЖНЫХ РАБОТ**

Власти Ставрополя в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выполнили более 90% дорожных работ, сообщила в четверг пресс-служба Министерства дорожного хозяйства и транспорта края.

«Работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** завершены уже на 30 объектах на территории муниципальных образований, а также на двух участках региональных трасс. В общей сложности, выполнено более 90% мероприятий в рамках **нацпроекта**», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, в частности, дорожные работы уже завершены в городах Ставрополь, Невинномысск, Михайловск, Изобильный, а также в селах Грачевка, Старомарьевка, Тугулук, Донское и поселке Передовой Изобильненского городского округа. Также обновили дорожное полотно на участке районных дорог в Кочубеевском, Шпаковском, Труновском районах и в Изобильненском городском округе.

«В целом, в рамках **нацпроекта** удалось обновить более 56 км дорожного полотна на территории ставропольской городской агломерации», - отмечается в сообщении.

В этом году в рамках **нацпроекта** на территории Ставрополя будет обновлено 111 км дорог. В крае к 2024 году предполагается увеличить долю автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям до 77,6% путем выполнения работ по реконструкции и ремонту отдельных участков.

<https://tass.ru/obschestvo/6983916>

### **ТАСС; 2019.10.10; МАСШТАБНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ МИНВОДЫ – КИСЛОВОДСК НАЧАЛИ В СТАВРОПОЛЬСКОЕ КРАЕ**

На Ставрополье приступили к реконструкции дороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск. Цель проекта – сделать поездки в города-курорты более комфортными и безопасными. Об этом рассказали в пресс-службе главы региона.

Первый этап реконструкции планируется завершить до осени 2021 года на участке 36-46 км, второй этап работ затронет участок 0-30 км. К 2024 году дорогу собираются расширить до 4 полос и завершить реконструкцию.

Кроме того, по данным пресс-службы, будут возведены многоуровневые транспортные развязки, подпорные стенки, появится бетонное и металлическое ограждение и освещение. В программу реконструкции входит обустройство автобусных остановок с тротуарами и установка акустических экранов для защиты от шума на некоторых участках дороги.

Дорога А-157 считается наиболее коротким маршрутом от железнодорожной станции и аэропорта Минеральные Воды с городами Кавминвод. На данный момент интенсивность движения составляет до 10 тыс. автомобилей в сутки. Ожидается, что в ближайшие 10 лет интенсивность вырастет вдвое.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/masstabnuu-rekonstrukciu-dorogi-minvody---kislovodsk-nacali-v-stavropolskoe-krae>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ЕВГЕНИЯ ШЕРЕШЕВСКАЯ; 2019.10.10; ЦЕНА КИЛОМЕТРА; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ**

### ДОРОЖНИКИ ОТСТАЮТ ОТ КОЛЛЕГ ИЗ ДРУГИХ РЕГИОНОВ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

Чтобы достичь основной цели проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКД) - довести долю региональных трасс, соответствующих нормативным требованиям, до 50 процентов, дальневосточникам понадобится гораздо больше усилий и средств, чем участникам из регионов центральной части страны.

Разница в условиях

О том, насколько велики в ДФО объемы работ по приведению дорог в норму, говорит уже расчетный межремонтный срок - промежуток времени между капитальными ремонтами трасс. Если в среднем по стране он составляет 32 года, то на Дальнем Востоке - 65 лет.

- Наибольший объем работ предстоит выполнить коллегам из Магаданской области. Лучшее состояние дорог в Хабаровском крае и Чукотском автономном округе, - отметил на совещании по первым итогам реализации **нацпроекта** генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами (РАДОР) Игорь Старыгин.

Близки к запланированному показателю Бурятия, Приморский край и Еврейская автономная область. Достичь 50-процентной планки удалось и Сахалинской области, но в связи с передачей в федеральную собственность трассы Южно-Сахалинск - Оха, которая должна состояться в мае следующего года, этот показатель резко упадет. Ведь именно самую протяженную дорогу островного региона в последние годы активно приводили в порядок. Теперь внимание сместится на другие трассы.

Непростая задача стоит перед дорожниками Забайкальского края - в этом году им необходимо ввести в эксплуатацию после ремонта и капремонта более ста километров.

Бросается в глаза огромная разница в объемах средств, вложенных в километр дорожного полотна в регионах ДФО: в Якутии, Магаданской области и ЕАО эта сумма не дотягивает до тысячи рублей, а в Сахалинской области приближается к 12 тысячам. И стартовые возможности, и условия строительства у всех разные.

Большинству дальневосточных регионов придется наверстывать упущенное и в деле снижения нагрузки на дороги.

- Лишь в пяти субъектах ДФО - Бурятии, Забайкальском, Хабаровском и Приморском краях, Сахалинской области - эта работа ведется активно. Расширение сети пунктов весогабаритного контроля актуально для большинства дальневосточных регионов, - отметил гендиректор РАДОР.

Еще один рубеж, который предстоит преодолеть дальневосточникам, - значительно сократить число дорожно-транспортных происшествий. Ведь ДФО на первом месте в стране по этому показателю и на втором - по числу погибших на дорогах.

Потратить заранее

Соглашения на освоение более ста миллиардов рублей заключены с 83 субъектами РФ - участниками **нацпроекта** БКД. Еще пять миллиардов из резерва распределены, в том числе в Забайкальский край и ЕАО. Общий процент кассового исполнения по всем субъектам составил более 47 процентов. Минимальный процент - у Приморского края, Чукотского автономного округа и ЕАО.

Замдиректора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **минтранса** России Ольга Марченко обратила внимание на результативность освоения выделенных средств.

- Когда мы выходим с предложениями о предоставлении дополнительных средств на дорожную деятельность, нам указывают на эти остатки, - пояснила представитель **минтранса**.

Сложность в том, что финансы предоставляются в середине года, и за оставшиеся до его конца месяцы средства надо освоить. А это значит, что субъекты должны к моменту их

распределения разработать документацию, заключить контракт, и желательно, чтобы подрядчик уже выполнил какой-то объем работ.

- Вы должны эти объекты начинать самостоятельно, без гарантированной поддержки из Федерации, чтобы, когда такая возможность возникнет, быть к этому готовыми, - заключила Ольга Марченко.

Всего по ДФО в рамках **нацпроекта** за три года будет направлено более 37 миллиардов рублей на приведение в норму дорожной сети вне агломераций и 29,8 миллиарда - на дороги в агломерациях.

Коварство технологий

С 2019 года введены новые направления **нацпроекта**. Одно из них - внедрение передовых технологий. С их применением должно быть выполнено не менее 10 процентов контрактов, а к 2024-му эту долю необходимо увеличить до 80 процентов.

Как показывает статистика, количество уже заключенных контрактов, предусматривающих применение новых технологий, даже превзошло запланированное. Но ориентироваться только на количественный показатель нельзя.

- К сожалению, на сегодняшний день к внедрению новых технологий готовы всего 20 процентов подрядчиков округа, - отметил первый заместитель директора Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе Дмитрий Бабак.

По его наблюдениям, пока недостаточно внимания уделяется обучению людей, которые строят и ремонтируют дороги. Далеко не в каждом регионе есть специализированные лаборатории, в то время как новые технологии надо перед применением на практике тщательно отработать в лабораторных условиях.

- Есть примеры, когда при резком увеличении финансирования результат не оправдывал вложенные средства. Если мы хотим добиться успеха, то должны думать о том, как принятое сегодня решение будет работать через десять лет. Чтобы добиться безопасности и снижения смертности на дорогах, нам надо учиться, - уверен Дмитрий Бабак.

Возможно, этому будет способствовать другое нововведение - реализация контрактов жизненного цикла, которые включают проектирование, строительство, обслуживание, ремонт, а при необходимости и утилизацию объектов. Ведь тогда уже при подписании контракта его исполнитель будет брать на себя ответственность за события, которые произойдут в отдаленном будущем.

<https://rg.ru/2019/10/10/reg-dfo/dalnevostochnye-dorozhniki-otstali-ot-kolleg-iz-drugih-regionov.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.10.10; СКВОЗЬ ВРЕМЯ – В БУДУЩЕЕ; В МУЗЕЕ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ РОССИИ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ 210–ЛЕТИЮ ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА**

В торжественном мероприятии приняли участие помощник Президента России **Игорь Левитин**, министр транспорта РФ **Евгений Дитрих**, министр культуры РФ Владимир Мединский, директор Музея современной истории России Ирина Великанова и другие почетные гости.

Выставочно–просветительский проект «Транспорт России. Сквозь время – в будущее», организованный **Министерством транспорта**, приурочен к 210–летию транспортного ведомства и отраслевой системы профессионального образования.

Выступая на церемонии открытия, **Евгений Дитрих** подчеркнул, что выставка объединила в себе уникальные документы. «Экспозиция позволяет глубже погрузиться в то время, когда транспорт только начинался, и никто не знал, каким он будет завтра. Это дань традициям, зародившимся более 200 лет назад, и дань уважения тем людям, которые прикладывали усилия для совершенствования транспортной системы Российского государства», – сказал он.

Экспозиция охватывает основные вехи развития транспортного комплекса России за последние 210 лет, начиная с подписания Александром I манифеста об учреждении первого в истории страны единого органа управления транспортом – Управления водяных и сухопутных коммуникаций, а также открытия первого отраслевого учебного заведения – Корпуса инженеров путей сообщения.

Посетители ознакомятся с информацией о появлении в России первой железной дороги общего пользования, становлении отечественного воздухоплавания, строительстве первой очереди Московского метрополитена, сооружении БАМа и Транссиба, героическом труде работников транспортной отрасли в годы Великой Отечественной войны, строительстве крупнейших судоходных каналов и автодорог, освоении Арктики и других интересных событиях из истории транспорта. В фокусе выставки также перспективы развития отечественного транспорта на ближайшее будущее.

Отдельным блоком представлены материалы отраслевых учебных заведений, рассказывающие о специфике подготовки высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли.

На выставке собраны подлинные экспонаты из фондовых коллекций Музея современной истории России, отраслевых музеев **Минтранса**, частных коллекций и компаний транспортной отрасли. Среди них – документы, фотографии, материалы вещевого фонда, редкие издания из собрания книжного фонда, произведения изобразительного искусства.

На выставке можно увидеть, как менялась униформа работников системы **Минтранса**, рассмотреть вблизи модели различных транспортных средств, например, легендарного «Руссо–Балта».

Кроме того, посетители смогут увидеть редкие кадры архивной хроники, фотографии и документы. Ряд тематических экспонатов выставки выставляются в основных залах музея. Такой масштабной интеграции временной выставки в постоянную экспозицию в истории музея никогда не было.

Большое внимание в экспозиции уделено современному техническому оснащению. Залы оборудованы интерактивными мультимедийными программами, доступными на тематических сенсорных киосках. Организовано аудиовизуальное сопровождение на ТВ–панелях, видео–проекторах и фоторамках. На выставке ежедневно будут проводиться интерактивные музейно–образовательные мероприятия (квесты, викторины), а также увлекательные лекции. Кроме того, посетителей ждут тематические и обзорные экскурсии.

Отметим, что вход на выставку в течение октября будет бесплатным.

<http://transportrussia.ru/item/5207-skvoz-vremya-v-budushchee.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.10.10; ЗАЧЕМ НУЖЕН «ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК»; О НОВЫХ РЕШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ BIM-МОДЕЛИРОВАНИЯ**

Аббревиатура BIM (Building Information Modeling) давно на слуху у профессионалов. Если раньше технология информационного моделирования воспринималась как инструмент в проектной деятельности, то сегодня ее функционал распространяется на весь жизненный цикл объекта. Это становится возможным при использовании «цифрового двойника» – виртуальной копии объекта. Она полностью меняет подходы в проектировании, строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов, в том числе автомобильных дорог. О новых возможностях применения «цифры» в строительной, промышленной, транспортной и городской инфраструктуре шла речь на конференции Going Digital 2019, организатором которой выступает компания Bentley Systems.

«Квинтэссенция» инженерной мысли

Последние годы интерес к BIM со стороны профессионального сообщества заметно увеличивается, отметил в своем выступлении генеральный директор Bentley Systems в России и СНГ Николай Дубовицкий. Что вполне объяснимо: строительство крупных инфраструктурных объектов почти не проходит без сложностей; чаще всего это превышение бюджета и сроков производства строительно-монтажных работ. Аналитики глобальной экспертной группы McKinsey отмечают, что эти проблемы свойственны не только российским стройкам. Они провели исследование, в котором проанализировали объекты дороже 800 млрд долларов и пришли к выводу, что строительство любого масштабного инфраструктурного сооружения в среднем на 30% превышает первоначальный бюджет и на год отстает от плановых сроков.

На этом фоне BIM становится инструментом повышения точности проектирования и контроля за процессом строительства. Напомним, что концепция информационного моделирования существует с 1970-х годов. Ее широкое применение на практике началось в 2000-х годах. Изначально BIM предназначался как инструмент проектирования, который позволил специалистам выйти за пределы двухмерных технических чертежей в 3D-модель (ширина, высота, глубина). Однако по мере развития ПО и усложнения самих проектируемых сооружений возможности BIM многократно возросли. И вот сейчас специалисты Bentley предлагают освоить создание так называемого цифрового двойника объекта. Это программный аналог физического сооружения, моделирующий все его внутренние процессы, технические характеристики и поведение в условиях воздействий помех, окружающей среды, изменения во времени. На его основе можно осуществлять предиктивную аналитику, прогнозировать события в реальной жизни, заранее выявлять риски и сложности строительства, а также находить способы их купирования в виртуальном виде еще до того, как эти события произойдут в реальности.

Николай Дубовицкий называет цифровой двойник объекта квинтэссенцией развития инженерных и информационных технологий, поскольку его составной частью становятся облачные технологии, интернет вещей, а его применение позволяет значительно повысить качество управления процессом строительства, а также расчета стоимости строительства. По словам эксперта, значимость BIM еще больше возрастает в свете реализуемой государством политики, когда инфраструктура стала одним из приоритетных направлений нового политического цикла. Большая часть задач майского указа Президента России предполагает вложения в развитие тех или иных инфраструктурных отраслей. «Самое время вкладываться не просто в BIM, а именно в технологию «цифровых двойников», – убеждает эксперт. – Сегодня это то, что уже завтра может принести результат, дать большую экономическую отдачу».

«Что, если?..»

Старший вице–президент департамента дизайна и моделирования реальности Bentley Systems Сантану Дас так понимает смысл понятия «цифровой двойник»: «Это ответ на потребность специалистов управлять и делиться информацией в режиме реального времени. Им нужна доступность и простота использования данных. BIM имеет определенное ограничение по объему данных, которые обрабатываются в цифровой модели. Если к объекту добавить детали об окружающей реальности и подключить информацию с этапов строительства и эксплуатации, которые передаются с датчиков в режиме реального времени, это будут терабайты данных, нуждающихся в анализе. BIM уже невозможно вместить в десктопные версии программ, решения переходят в облака, а традиционная BIM–модель не может обработать и усвоить такое количество данных. Поэтому Bentley предлагает решение «цифровые двойники», которые способны обрабатывать большие объемы информации и могут делиться с пользователями фидбеком о текущем состоянии объекта».

Сантану Дас подтверждает, что термин «BIM», как его понимали до сих пор, уже устарел. Его дальнейшее широкое применение ограничивают сразу несколько факторов. Во–первых, сложности с объединением данных. Информация поступает из разных источников: это ПО разных производителей, облака точек, данные фотограмметрии, различных датчиков и т. д. Вся эта разнородная информация поступает в различные моменты времени. Поэтому получить целостную картину невозможно. Во–вторых, BIM не может показать, как изменяется объект во времени. BIM фиксирует конкретные моменты жизненного цикла объекта, но не дает возможности отследить, какие изменения были внесены в результате строительства и эксплуатации объекта. И тем более система не сможет показать, как будет выглядеть та же автомобильная дорога, запроектированная и построенная по определенным нормативам, через 5–10 лет.

В–третьих, обычные BIM–модели не обладают достаточными данными, чтобы прогнозировать критические сценарии. Только «цифровой двойник» на основе информационного (математического) моделирования может предложить пользователю проиграть сценарий «Что, если?...». Например, как поведет себя мост при сильной ветровой нагрузке? Как будет развиваться ситуация, если случится пожар в проектируемом тоннеле? Все эти ситуации можно проиграть в «цифровом двойнике» благодаря возможностям симуляции.

«Цифровой двойник» можно насыщать необходимой заказчику информацией и интегрировать любые хранилища информации. Например, календарные графики (4D), базы данных для составления смет и расчета стоимости объекта (5D) и т. д. На основании этого можно автоматически рассчитывать затраты и проигрывать различные сценарии (6D). Например, проектировщик может принять решение о выборе того или иного материала или варианта реализации проекта на самой ранней стадии. Что будет эффективнее использовать на данном объекте: металлоконструкции или бетон? Какой типоразмер балки выбрать? В цифровом двойнике есть информация о стоимости, доступных поставщиках, времени исполнения заказа. «То есть решения, принимаемые инженерами, становятся более грамотными, – объясняет Сантану Дас. – Потому что в проектировании важно не только задать геометрию, но и быстро ответить на вопрос: получится ли это закупить? Сможет ли завод сборных металлоконструкций произвести или поставить нужные элементы вовремя? Вполне возможно, что более дешевые элементы не получится транспортировать быстро, и это застопорит весь проект на несколько месяцев, в итоге заказчик выйдет за рамки сроков и превысит бюджет».

Цифра для паспортизации дорог

После технологической презентации Сантану Даса выступили представители стратегических партнеров форума – НИП–Информатика, Айбим, K4, Siemens, которые рассказали о факторах, влияющих на инфраструктуру. Работа продолжилась на отраслевых секциях – «Информационное моделирование промышленных объектов» и

«Информационное моделирование объектов городской и транспортной инфраструктуры». Эксперты рассказали о возможностях инвестиций в инфраструктуру и применении программного обеспечения Bentley, в том числе на примерах в отрасли автомобильных дорог.

В частности, директор по продажам решений гражданского строительства и ГИС Bentley Systems Дмитрий Козлов отметил уникальный опыт компании «УралДорПроект» (Челябинская область). Ее специалистам удалось выйти на новый уровень в обработке данных мобильного лазерного сканирования и внедрить этот инженерный процесс как один из разделов при содержании и паспортизации автомобильных дорог. Речь идет о геодезической съемке. При выполнении топосъемки классическими способами всегда есть погрешность в плановых привязках и высотных отметках, поэтому используется лазерный сканер, установленный на автомобиль. Съемка ведется в радиусе 50 метров со скоростью 60 км в час, при этом высокочастотная фотосъемка «привязывается» к местности. В результате создается модель реальности с точной привязкой к координатам и обеспечивается максимальная плотность измерений – 16 000 точек на квадратный метр, что соответствует точности съемки в 3 мм. Все данные сохраняются на компьютере, установленном в машине вместе с лазерным сканером.

Но изыскатели столкнулись с проблемой, что большинство решений, представленных на рынке, не способны обрабатывать такие объемы данных без потери точности. Решением стала программа OpenRoads компании Bentley Systems, что позволило обрабатывать полученные данные без потери точности. «Специалистам удалось создать свой модуль, который позволил в автоматическом режиме заставить машину распознать в облаке конкретный объект (элемент), – прокомментировал Дмитрий Козлов. – С его помощью можно обрабатывать в один день данные автомобильной дороги протяженностью 200 км дорог. Это станет отправной точкой в развитии технологий по распознаванию объектов по облаку точек. В дальнейшем она может стать основой для создания баз данных по состоянию дорог. Это позволяет планировать бюджеты по ремонтам на будущее».

Главное – экономическая эффективность

Участники дорожно–строительного процесса пока не очень понимают, какие финансовые и экономические преимущества они могут получить от создания информационных моделей, насколько проще им станет осуществлять бюджетирование, текущие ремонты и поддерживать инфраструктуру в нормативном состоянии. «В настоящее время проектные организации в своем большинстве не совсем понимают преимущества внедрения BIM», – констатирует Дмитрий Козлов. Гораздо более заинтересованы в этом бизнес–структуры, которые выступают инвесторами и заказчиками коммерческих объектов промышленного или гражданского назначения. Они как раз заинтересованы в том, чтобы построить тот или иной объект наиболее качественно и за меньшие деньги, а сквозное BIM–моделирование как раз дает возможность это делать. Кроме того, на сегодня пока не ясно, как в этом процессе увязать всех участников, включая такие институты, как Главгосэкспертиза, другие проверяющие органы.

Николай Дубовицкий оптимистичен. Он обращает внимание, что во всех успешно реализованных проектах во главе угла стояла экономическая эффективность, а не цель формально следовать требованиям регулятора. То есть со временем структура заказчика, проектная компания, подрядная строительная организация и дорожная эксплуатирующая организация придут к BIM и цифровым двойникам, что называется, естественным эволюционным путем. Он отмечает экспотенциально растущий интерес игроков рынка к этим технологиям. «BIM – это в первую очередь эффективность, – подчеркивает он. – Тот, кто первый это понял, тот и выиграл. В свою очередь о развитии рынка говорят и экономические показатели самой компании Bentley как поставщика этих технологий. Сейчас спрос на них опережает предложение по количеству и по качеству».

Напомним, Bentley – один из лидеров в разработке программных решений для проектирования. Компания специализируется на комплексных программных решениях для поддержки инфраструктуры в течение всего ее жизненного цикла. Разрабатываемые ею приложения адресованы инженерам, проектировщикам, органам власти, инженерно-техническим службам, руководителям предприятий и призваны улучшить производительность при проектировании, строительстве и эксплуатации объектов. С 2012 года корпорация инвестировала в исследования и разработки, а также в приобретение других компаний более 1 млрд долларов.

<http://transportrussia.ru/item/5210-zachem-nuzhen-tsifrovoy-dvojniki.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.11; УДАРЯТ ПО ПРАВАМ: СЕРВИСЫ ТАКСИ СМОГУТ ПРОБИВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ПО БАЗЕ ГИБДД; МВД ПРОРАБАТЫВАЕТ МЕХАНИЗМ ДЛЯ МАССОВЫХ ПРОВЕРОК, ЕГО ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ АГРЕГАТОРОВ И КАРШЕРИНГА**

МВД даст агрегаторам такси возможность в онлайн-режиме выявлять водителей, лишенных прав. Сейчас прорабатывается создание такого сервиса, сообщили «Известиям» в пресс-центре ведомства. Им также смогут воспользоваться компании, предоставляющие услуги каршеринга. Не исключено, что такие проверки в перспективе станут обязательными и массовыми. Ранее с идеей по созданию сервиса выступили агрегаторы, у которых нет возможности оперативно пробить водительские удостоверения у большей части шоферов. Новая услуга позволит убрать с дорог злостных нарушителей ПДД, но не избавит от мигрантов с поддельными правами, отмечают участники рынка. Эксперты также предупреждают о риске утечки личных данных.

В ожидании загрузки

МВД прорабатывает идею о создании механизма для массовой проверки статуса водительских удостоверений таксистов в режиме реального времени, следует из ответа ведомства «Известиям». В министерстве отметили, что с 2014 года на сайте Госавтоинспекции действует сервис, с помощью которого можно в онлайн-режиме выгрузить сведения о выдаче конкретного водительского удостоверения по его номеру. Он позволяет не только подтвердить подлинность документа, но и получить сведения о судебных решениях в части лишения владельца права управлять транспортным средством, пояснили в МВД.

В министерстве уточнили, что техническое решение, которое обеспечит проведение автоматизированных проверок значительного количества водительских удостоверений на регулярной основе, пока отсутствует. Но его создание в ведомстве сочли целесообразным. Сейчас МВД прорабатывает возможность создания условий для таких «пакетных» проверок, добавили в пресс-центре, не уточнив сроков появления сервиса. Не исключено, что в перспективе власти обяжут таксомоторные, а также каршеринговые компании проводить такие ревизии, следует из ответа МВД.

В августе 2019 года крупнейшие агрегаторы — «Яндекс.Такси», «Везет», «Максим», «Ситимобил» — просили власти обеспечить возможность проверки водителей по государственным базам данных, в том числе важно выяснить, не лишен ли человек водительских прав.

Рынок агрегаторов такси продолжает быстро расти: по данным Discovery Research, в прошлом году в денежном выражении он увеличился вдвое относительно 2017-го — до 290,5 млрд рублей.

Темное настоящее

В компании «Максим» отметили, что сейчас у агрегаторов зачастую нет возможности убедиться в подлинности удостоверений. Лишая водителя прав, государство аннулирует

документ, но не изымает его. Есть вероятность, что перевозчик предъявит уже недействительное удостоверение, пояснили в пресс-службе агрегатора.

Согласно данным ГИБДД, в 2017 году по ч. 2 ст. 12.7 КоАП («Управление транспортным средством водителем, лишенным прав») было составлено более 73 тыс. протоколов, в прошлом году — 68,4 тыс., за девять месяцев 2019-го — 58,3 тыс.

Нынешний сервис Госавтоинспекции можно использовать в единичных случаях, говорят в компании «Максим». Чтобы провести массовую проверку, потребуется ежедневно вручную вводить данные сотен тысяч водителей, а это физически невозможно, пояснил представитель сервиса.

В пресс-службе «Яндекс.Такси» сказали, что программа должна позволять автоматически формировать запрос и интерпретировать ответ — «допущен к заказам» или «не допущен».

В Gett и «Везет» полагают, что для массовой проверки водительских удостоверений придется обеспечить возможность передачи данных по открытому протоколу API. В этом случае процедура будет похожа на получение справки в госучреждении по паспорту, пояснил «Известиям» представитель компании «Доктор Веб» Максим Якушев. Вместо человека к серверу будет обращаться компьютерная программа агрегатора со своим уникальным идентификатором. Сервис проверит список, предоставленный ПО, и выдаст ответ.

Представитель МВД подтвердил «Известиям», что создание интерфейса API прорабатывается. Он позволит подключать приложения юрлиц и ИП, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа автотранспортом (включая такси), а также предоставляющих гражданам услуги по аренде автомобилей (каршеринг).

Иностранцы вне контроля

Максим Якушев добавил, что утечка сведений о водительских удостоверениях через интернет в этом случае вряд ли возможна, но нечистоплотные сотрудники могут скопировать базу или ее часть и продать третьим лицам.

Возможность оперативно проверять, не лишен ли сотрудник водительских прав, требуется также таксопаркам, сказал «Известиям» председатель межрегионального профсоюза «Таксист» Ярослав Щербинин. Но более правильный вариант — изымать само водительское удостоверение после лишения права управления ТС, добавил он.

Глава Gett в России Максим Жаворонков при этом подчеркнул, что даже после внедрения системы проверки удостоверений в России останется открытым вопрос с проверкой иностранцев. Ранее член Общественной палаты РФ Елена Сутормина говорила «Известиям», что в Москве более 60% таксистов — приезжие из стран ближнего зарубежья. Они покупают права, но ПДД не знают, поэтому контроль просто необходим, подчеркивала она. Глава центра компетенций Общественного института развития такси МЕФТ Станислав Швагерус утверждал, что липовое водительское удостоверение любой страны СНГ можно купить в Москве за 20 тыс. рублей.

<https://iz.ru/930672/aleksandr-volobuev/udariat-po-pravam-servisy-taksi-smogut-probivat-voditelei-po-baze-gibdd>

### **ТАСС; 2019.10.10; ГИБДД ГОТОВИТ ПОПРАВКИ К ПДД, КАСАЮЩИЕСЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ**

Госавтоинспекция России и **Минтранс** в ближайшее время разработают поправки в правила дорожного движения, которые будут касаться электросамокатов и гироскутеров. Об этом на пресс-конференции в ТАСС сообщил замначальника ГИБДД РФ Владимир Кузин.

«На сегодняшний день нормативно данные транспортные средства (электрические самокаты, гироскутеры, моноколеса) и механические устройства передвижения не определены, но работу мы активно проводим в этой части. Совместно с **Минтрансом** России идет разработка изменения правил дорожного движения, которые будут

регламентировать в понятийном аппарате подобные устройства: какие из них могут допускаться для участия в движении и каким образом они должны двигаться по тротуарам, по проезжей части и велодорожкам. Это в стадии проработки сейчас, я думаю, что мы в ближайшее время выйдем на итоговый документ, который упорядочит процесс движения этих транспортных средств», - сказал замглавы ГИБДД.

Кузин подчеркнул, что с учетом активного использования данных транспортных средств в настоящий момент этот вопрос является актуальным.

Ранее глава ГИБДД Михаил Черников сообщил в интервью ТАСС, что Госавтоинспекция до конца 2019 года проведет исследование и определится, стоит ли электросамокаты и гироскутеры признать отдельной категорией транспортных средств.

В свою очередь начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин добавил, что пользователей электросамокатов, гироскутеров, моноколес и других электромеханических устройств необходимо наделить правами и обязанностями в области дорожного движения, определив их правовой статус. На данный момент, отметил он, они приравниваются к пешеходам.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/09D53849D804F26B4325848F0030FFAF>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.10; ГУОБДД МВД РФ ПОДВЕЛО ИТОГИ ОПРОСА ПО ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ СРЕДСТВАМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ**

Российская Госавтоинспекция подвела итоги социологического опроса, посвященного необходимости определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические устройства передвижения.

В опросе, который проводился на официальном сайте ведомства, приняли участие более 90 тысяч человек, сообщили в ГУОБДД МВД России.

Посетителям сайта предлагалось ответить на вопрос, нужно ли определить правовой статус участников дорожного движения, которые управляют средствами передвижения на электрической тяге - сигвеи, электросамокаты, гироскутеры и моноколеса, поскольку в нынешней редакции Правил дорожного движения (ПДД) пользователи индивидуальных колесных средств передвижения на электротяге в отдельную категорию не выделены и де-юре приравниваются к пешеходам. Соответственно, и требования к ним предъявляются исключительно как к пешеходам.

Более половины принявших участие в опросе посетителей сайта сочли, что определение правового статуса участников дорожного движения, использующих электронные устройства передвижения, ни к чему не приведет.

Остальные участники опроса разделились на тех, кто считает, что правовой статус необходим, и тех, кого этот вопрос не интересует, поскольку сами они не пользуются подобными устройствами и управляющие ими участники дорожного движения им не мешают.

Вопрос остается открытым

«На сегодняшний день вопрос, нужно ли отдельно регулировать передвижение на электросамокатах, гироскутерах и моноколесах, - и если нужно, то каким образом? - пока остается открытым», - подвел итог опросу руководитель Научного центра безопасности дорожного движения МВД России полковник полиции Дмитрий Митрошин.

Как он пояснил, актуальность проблематики обусловлена ростом популярности индивидуальных электрических устройств передвижения. При этом анализ происшествий показывает, что риск попадания в дорожно-транспортные происшествия пользователей таких средств передвижения возрастает. Митрошин сообщил также, что за девять месяцев текущего года в России произошло 95 дорожно-транспортных происшествий с участием таких устройств передвижения, в которых погибли два человека.

Во многих зарубежных странах уже введено отдельное законодательное регулирование пользователей электрических средств передвижения, так как с ростом популярности таких устройств аварии с их участием происходят все чаще, и в них гибнут люди.

По словам Митрошина, в России также занимаются этой проблемой. Концептуально решено, что в этой связи должны быть приняты, в первую очередь, поправки в Правила дорожного движения. Есть понимание, что проблема выходит за рамки только правового регулирования дорожного движения: здесь необходимо рассматривать также вопросы обращения этих устройств - продажу, прокат и т.д.

**Минтранс России** подготовил проект поправок в ПДД, в соответствии с которыми предлагается определить правовой статус и обязанности для новых участников дорожного движения. В настоящее время, при активном участии Госавтоинспекции МВД России, идет межведомственное обсуждение этого проекта.

Руководитель Научного центра отметил, что принципиальная позиция ведомства - такие устройства не должны быть приравнены к транспортным средствам. На данный момент предлагается определить их правовой статус как «средства индивидуальной мобильности». Пользователей таких средств предполагается обязать передвигаться по велосипедным дорожкам или по тротуарам на скорости не более 20 километров в час. При отсутствии велосипедной дорожки и тротуара «райдером», по аналогии с велосипедистами, будет разрешено выезжать на проезжую часть, держась при этом как можно правее.

«После того, как межведомственная проработка поправок в ПДД будет завершена, проект представят для общественного обсуждения, так что каждый желающий сможет высказать свои предложения и замечания, которые самым внимательным образом будут изучены разработчиками проекта», - сказал Митрошин.

<https://ria.ru/20191010/1559613921.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.10.10; ОПЛАТИТЬ ЛИЦОМ; В МЕТРО ПОЯВЛЯЮТСЯ НОВЫЕ УСЛУГИ**

При подходе к турникету пассажира, который предварительно зарегистрировался в системе и отправил туда свои биометрические данные, фиксирует видеочасть, после чего со счета списывается стоимость поездки и турникет открывается. Пока это только эксперимент, но если он окажется успешным, то новый способ оплаты проезда может быть внедрен уже к концу следующего года, рассказывали ранее в столичном правительстве.

Сейчас в московской подземке можно оплатить проезд разными способами: например, на турникетах на станциях пластиковыми картами или с помощью банковского приложения, установленного на смартфоне. Для этого в каждом вестибюле оборудованы два турникета, а чтобы пассажиры могли их отличить от обычных, на них есть специальные наклейки.

По данным, которые сообщал Московский метрополитен в августе этого года, ежедневно банковскими картами или смартфонами на турникетах расплачиваются более 44 тысяч пассажиров, тогда как в январе этого года их было три тысячи.

Широкий спектр способов оплаты - это только часть услуг, которые столичное метро предлагает пассажирам. Одной из самых востребованных остается бесплатный Wi-Fi. В сентябре на станции «Выставочная» открылась экспозиция, посвященная 5-летию запуска в метро высокоскоростной сети доступа в интернет.

Помимо современных цифровых сервисов подземка продолжает расширять и «офлайн-услуги». В метро можно сходить на экскурсию, купить сувениры, отправить корреспонденцию, получить информацию на стойках «Живое общение». Успешно работает Центр обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП).

Сотрудники центра помогают максимально безопасно и комфортно передвигаться в метро людям с нарушением слуха, зрения, функций опорно-двигательного аппарата, а также детям, пожилым людям, родителям с колясками. По данным метрополитена, за январь - август этого года инспекторы ЦОМП сопроводили около 81 тысячи пассажиров.

Метрополитен учитывает и мнение пассажиров о том, какие дополнительные услуги им хотелось бы иметь в подземке. В частности, в сентябре этого года по результатам голосования на портале «Активный гражданин» в вестибюлях станций «Пушкинская», «Краснопресненская» и «Александровский сад» появились копировальные аппараты самообслуживания. С их помощью можно сделать копию, а также отсканировать или распечатать документы и фотографии с внешнего носителя.

Пассажиры метрополитена получают также массу дополнительных услуг при строительстве транспортно-пересадочных узлов, которые, как правило, представляют собой многофункциональные комплексы с магазинами, кафе, спортивными и культурными центрами. Так, на строящейся Большой кольцевой линии будет 22 ТПУ, рассказал руководитель департамента строительства Андрей Бочкарев.

<https://rg.ru/2019/10/10/reg-cfo/biometriia-pozvolit-oplatit-proezd-v-stolichnom-metro-v-2020-m-godu.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.10.10; ПРОЕКТЫ «ПОД КЛЮЧ»; КАК ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ ЗАКРЕПЛЯЮТСЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ**

На протяжении многих лет политика ОАО «РЖД» и усилия компаний-производителей в сфере железнодорожного машиностроения были направлены на удовлетворение потребностей внутреннего отечественного рынка. Однако потенциал экстенсивного роста железнодорожного машиностроения, пик которого пришелся на 2016-2017 годы, вскоре будет фактически исчерпан. Развитие производственных мощностей уже привело к профициту подвижного состава на сети РЖД. Выход на международные рынки поможет производителям российской техники поддерживать производство в период предстоящего спада. Специалисты рекомендуют обратить внимание на экспорт.

Найти конкурентную нишу

По оценкам ИПЕМ, за последние годы доля отечественной продукции на мировом рынке железнодорожного машиностроения заметно выросла и достигла примерно 15%. Вроде бы немало. Но китайские производители занимают его треть. Какие факторы (помимо различной ширины железнодорожной колеи) препятствуют равной конкурентной борьбе? Можно ли повысить потенциал отечественной продукции? Эти и другие вопросы обсуждали специалисты на «круглом столе» «Маркетинг и сбыт подвижного состава: техника на экспорт», состоявшемся в рамках Международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо».

Как известно, системной проблемой экспорта российской продукции железнодорожного машиностроения является ее низкая востребованность на внешних рынках в силу уникальных условий и высокой барьерной среды. Ведь железнодорожная техника, в отличие от потребительского рынка, жестко привязана к инфраструктуре, а значит, и к тем требованиям, стандартам и нормативам, которые выдвигают владельцы инфраструктуры. А существующая тендерная система закупок подвижного состава позволяет чинить препятствия для выхода на рынок в интересах отдельных производителей. Существенная часть расходов производителей приходится на сертификацию и омологацию (улучшение технических характеристик для соответствия требованиям страны-потребителя) продукции железнодорожного машиностроения для каждого конкретного рынка сбыта.

Масштабные программы гос-

поддержки экспорта высокотехнологичной продукции давно действуют в Китае и Германии. В России же подобные механизмы заработали относительно недавно. Всего два

года назад Правительство РФ утвердило Стратегию развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения – программный документ, призванный сыграть позитивную роль в развитии потенциала отрасли. Стоит признать, что в России наиболее эффективной мерой господдержки является компенсация части затрат на транспортировку продукции. По сути, это позволяет в любой стране мира предлагать продукцию практически по цене завода-изготовителя.

Все бы хорошо, но не обошлось без ложки дегтя в бочке меда. Возмещение затрат на транспорт – наиболее востребованная и эффективная мера господдержки экспорта, и в 2017–2018 годах ее получили 230 компаний с общим объемом поставок 408 млрд руб. и средней результативностью предоставления субсидии 20 руб. экспорта на 1 руб. поддержки. Но в этом году Минпромторг России усложнил доступ к мерам поддержки экспорта: теперь компаниям необходимо подписывать долгосрочные обязательства по росту экспорта для доступа не только к льготным кредитам, но и к возмещению затрат на транспортировку. Лимит субсидируемых затрат снизился с 25–27,5% от стоимости поставляемой продукции до 11% для производителей и 13% для иных юрлиц. Так, на снижение размера субсидии в марте этого года сетовали в АО «Ружиммаш» при поставках вагонов на Кубу.

### Комплексные услуги

Тем не менее, пока отечественные предприятия сумели найти собственную нишу на конкурентном рынке, в первую очередь в развивающихся странах, в том числе и на Кубе. Совокупный объем российского экспорта продукции машиностроения на сегодняшний день оценивается уже в 33,5 млрд долл., отмечает генеральный директор ООО «Торговый дом СТМ – Синара-Транспортные Машины» Антон Зубихин. И при этом на мировом рынке нет клиентов, которые желают только приобретать подвижной состав.

Как правило, зарубежные партнеры нацелены на получение комплексных услуг, включающих связанное кредитование, ремонт и сервисное обслуживание подвижного состава и т. д. Примером подобного сотрудничества является реализация проекта на Кубе, куда СТМ не только поставляет тепловозы, но и занимается там созданием сервисных центров и обучением кубинских специалистов. В рамках проекта было поставлено 45 локомотивов и более 120 контейнеров с оборудованием. Специальную подготовку прошли около 250 специалистов.

Положительным известием стала размещенная на сайте Минпромторга информация о том, что экспертный совет Фонда развития промышленности (ФРП) одобрил решение в отношении АО «УК «Брянский машиностроительный завод» (входит в состав группы «Трансмашхолдинг») о выделении льготного займа на сумму 390 млн руб. по программе «Проекты развития». Предприятие получит заем под 1% годовых, поскольку реализует экспортоориентированный проект. Общая стоимость проекта составляет 1 млрд руб.

С привлечением займа АО «УК «БМЗ» планирует закупить новое технологическое оборудование, которое позволит предприятию увеличить производство маневровых теплово-

зов серии ТЭМ18ДМ. Локомотив предназначен для работы на железнодорожных путях общего пользования и промышленных предприятий. От 5% до 10% маневровых тепловозов предприятие будет экспортировать в страны СНГ.

Примечательно, что тепловоз оборудован экономичным дизелем 1–ПД4Д производства другого заемщика ФРП – предприятия «Пензадизельмаш». Системы бортового энергоснабжения, микропроцессорного управления и диагностики обеспечивают дополнительную экономию топлива, снижают расходы на ремонт и техническое обслуживание локомотива.

### География рынков сбыта

Производители уловили тренд сегодняшнего дня: нацеленность зарубежных партнеров не только на приобретение подвижного состава, но и на получение экспортных услуг.

Стратегическое преимущество России как раз и заключается в возможности оказания комплексных услуг, включающих не только поставку подвижного состава, но и модернизацию инфраструктуры, отметил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин, курирующий в компании вопросы международного сотрудничества. В качестве примера он привел комплексную реконструкцию железных дорог Сербии, которые буквально за три года из приходящей в упадок системы преобразились в одно из ведущих транспортных предприятий Восточной Европы как в пассажирском, так и в грузовом сообщении. Также Александр Мишарин обратил внимание на позитивную динамику сотрудничества с Арменией, Кубой, Индией. Таким образом, дорожная карта о порядке продвижения российской продукции, реализуемая при поддержке Российского экспортного центра, открывает заманчивые перспективы для отечественных производителей.

Вот и дочернее предприятие российского «Трансмашхолдинга» «ТМН Argentina» реализует крупнейшие проекты в Латинской Америке: в Аргентине, Парагвае и Бразилии. Например, ТМН Argentina создает в Мечите (провинция Буэнос-Айрес) железнодорожный промышленный кластер со своим научно-исследовательским центром, который расширит возможности местной экономики и поможет привлечь инвестиции. На новом заводе будут организованы сборка и производство грузовых и пассажирских вагонов, техническое обслуживание локомотивов, электропоездов, дизель-поездов и вагонов метро. Еще один завод концерн построит в пригороде южноафриканского Йоханнесбурга – Боксбурге.

По словам генерального директора международной «дочки» Трансмашхолдинга – ТМН International Мартана Вожура, корпорация приходит в страны, где железнодорожная промышленность когда-то процветала, но угасла. В компании предусматривают укрепление позиций в нескольких ключевых регионах: Южная Америка, Центральная Америка, Ближний Восток, Южная Африка, Восточная Европа, Центральная Азия.

Крупнейший производитель грузовых вагонов в России НПК «ОВК» заработал репутацию инновационной компании и в результате поставляет литье и комплектующие в том числе на рынки США и Европы. Как сообщил директор по экспорту компании Иван Лопарев, продвижению отечественной продукции способствует специально созданная сеть торговых представительств и агентств. В результате НПК «ОВК» уже имеет контракты на поставку вагонов в Эстонию (162 лесовозные платформы), Польшу (200 фитинговых платформ), а недавно заключила договор на поставку 110 вагонов-платформ сочлененного типа для перевозки крупнотоннажных контейнеров по колее 1435 мм с крупнейшим европейским железнодорожным оператором Deutsche Bahn (DB). Поставка будет осуществлена до ноября 2020 года. Напомним, что годом ранее DB и НПК «ОВК» подписали первый контракт на поставку в первом полугодии 2020 года 160 фитинговых платформ Sggrs80 сочлененного типа. Таким образом, общий объем заказанных у российской стороны платформ составляет 270 единиц.

Любопытные цифры привели недавно специалисты ИПЕМ в своем докладе «Мировой рынок железнодорожного машиностроения. Аналитический обзор». В частности, отмечается, что объем рынка производства железнодорожного подвижного состава в России в финансовом выражении в 2015-2018 годах вырос в три раза – с 142,6 до 418,6 млрд руб. Важен тот факт, подчеркивают специалисты, что российские машиностроители постепенно уходят от импорта иностранных технологий и становятся полноправными игроками на мировом рынке.

<http://transportrussia.ru/item/5211-proekty-pod-klyuch.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2019.10.10; КРЫМСКОЕ УСКОРЕНИЕ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОЛУОСТРОВА ГОТОВИТСЯ К РАБОТЕ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ**

В декабре 2019 года состоится важное для всей страны событие – открытие движения по железнодорожной составляющей транспортного перехода через Керченский пролив, что даст мощный импульс социально–экономическому развитию Крыма. К этой дате ФГУП «Крымская железная дорога» провело капитальный ремонт всех шести вокзалов полуострова: в Симферополе, Севастополе, Феодосии, Евпатории, Керчи и Джанкое и текущий ремонт пассажирских зданий на 60 железнодорожных станциях.

...Такая понятная всем эмоция – человек на платформе машет рукой проезжающему мимо поезду. Так искренне многие крымчане приветствовали специальный инспекционный состав, следовавший по железной дороге из Симферополя в Севастополь. Представители ряда СМИ проехали в смотровом вагоне и убедились в том, что подготовка железнодорожной инфраструктуры Республики Крым практически завершена.

Точка отправления – железнодорожный вокзал Симферополя. Это великолепный образец южной архитектуры, который не только является одной из главных достопримечательностей города, но и представляет собой крупнейший транспортный узел. Пропускная способность вокзального комплекса – около 3 тыс. человек в час. Ремонтные работы по приведению его в надлежащее состояние ведутся с 2018 года. В настоящий момент проведен ремонт плиточного покрытия в районе надземного пешеходного перехода, привокзальной площади и в районе часовой башни общим объемом 1,5 тыс. кв. м, а также работы по капитальному ремонту плиточного покрытия с восточной стороны вокзала площадью 1 тыс. кв. м. На платформах завершается ремонт навесов. Излюбленные места для отдыха пассажиров расположены в так называемом Итальянском дворике вокзала, в ходе ремонтных работ здесь были полностью демонтированы портившие его эстетический вид торговые павильоны.

По словам первого заместителя начальника дирекции по обслуживанию пассажиров Крымской железной дороги (КЖД) Михаила Куликова, до конца 2019 года на вокзале Симферополя будут выполнены ремонтно–реставрационные работы по сохранению объекта культурного наследия «Водонапорная башня». Также будет отреставрирована вокзальная башня с часами. Всего вокзал имеет 11 приемо–отправочных путей для поездов дальнего и пригородного следования. Сегодня он уже фактически способен справляться с обслуживанием гораздо большего числа пассажиров.

Как отмечает и.о. первого заместителя генерального директора КЖД Алексей Красоткин, Крымская железная дорога вообще в любой момент готова выйти из режима ожидания, принять и доставить пассажиров к месту назначения в срок и с комфортом, причем на уровне самых современных стандартов, а также обеспечить своевременную доставку грузов для предприятий Крыма в полном объеме. Отвечая на вопрос корреспондента «ТР» о перспективах развития железнодорожного транспорта в Крыму, Алексей Красоткин пояснил: предполагается, что ежегодно здесь будут курсировать 47 пар поездов, из них 35 пассажирских и 12 грузовых.

В связи с первоочередным введением в эксплуатацию автомобильного мостового перехода через Керченский пролив в мае 2018 года и временным усилением конкуренции со стороны автоперевозчиков объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом в 2019 году был спрогнозирован в размере 2,6 млн тонн, или 69% (– 1,2 млн тонн) к уровню 2018 года. А пассажирские перевозки, напротив, должны увеличиться до 3,6 млн человек и составить 116% (+ 0,5 млн пассажиров) по сравнению с прошлым годом. Впрочем, в КЖД настроены куда более оптимистично. Специалисты планируют постепенно нарастить объем перевозок до 65 пар поездов, что соответствует 25–26 млн тонн грузов и 15–16 млн пассажиров в год.

Живописные осенние пейзажи мелькают за окном. Железнодорожная трасса до Севастополя в основном пролегает по предгорью. Из-за перепадов высот и сложного рельефа на пути встречаются шесть железнодорожных тоннелей. И каждый имеет свое название. К примеру, самый длинный назван Цыганским в честь балки в Инкермане (город на юго-западе Крымского полуострова). Этот тоннель имеет протяженность в 559 метров. Последний на нашем пути тоннель имеет длину 228 метров. Он украшен аркой с рельефным орнаментом и эдикулами для скульптур. Этот тоннель был пробит прямо под Лазаревскими казармами и получил название Городской. Из окна уже виднеется море, мы подъезжаем к следующей точке маршрута – железнодорожному вокзалу Севастополя. А потом двинемся в обратный путь...

Еще один увлекательный исторический экскурс. Совершить его приглашает начальник вокзала Елена Альзоба, встречающая нас на перроне. Она многое знает об истории этого сооружения. Оказывается, первое здание вокзала было построено еще в 1875 году и открыто в ознаменование окончания строительства железной дороги Лозовая – Севастополь. Это было стратегическим событием для города, готового принять состоятельных лиц, следовавших транзитом на южный берег Крыма. Так, в разные годы посетителями вокзала были: императоры Александр III и Николай II, поэты и писатели Ахматова, Бунин, Вертинский, Волошин, Грин, Горький, Ильф, Петров, Куприн, Маяковский, Островский, Паустовский, Чехов, Фет и другие.

Во время героической обороны Севастополя в 1941–1942 гг. вокзал, к сожалению, серьезно пострадал. Сразу после освобождения города в мае 1944 года начались работы по расчистке завалов и подготовке его к работе. Восстановлено и реконструировано здание было лишь в 1953 году по проекту архитектора Богоявленского. В наши дни воссоздан исторический облик вокзала, проведен его капитальный ремонт.

По словам Елены Альзобы, на вокзале Севастополя выполнен ремонт фасада здания, архитектурных элементов на крыше, внутренних помещений, воссоздана лепнина, заменены дверные блоки, реконструированы оконные блоки. Завершаются работы, связанные с транспортной безопасностью, устанавливается пожарная сигнализация. Проходная способность вокзала – 7 тыс. пассажиров в сутки, его площадь – 40 тыс. кв. м, рассказала Елена Альзоба. Она отметила, что вокзал готов к приему пассажиров поездов дальнего следования. Сейчас же он принимает только пригородные поезда, следующие из Симферополя.

А вот первым модернизированным Крымской железной дорогой объектом в направлении строящегося моста через Керченский пролив является вокзал станции Владиславовка, работы по капитальному ремонту фасада и помещений которого были проведены еще в 2016 году. Модернизированное здание вокзала соответствует современным требованиям обслуживания пассажиров, в том числе там имеются необходимая инфраструктура и техническое оснащение для удобства маломобильных категорий граждан.

Реконструкция зданий и сооружений в направлении Керчь – Феодосия – Джанкой производится поэтапно и будет завершена к окончанию строительства и вводу в эксплуатацию Крымского моста.

Напомним: 23 августа 2019 года состоялась рабочая поездка в Крым главы **Минтранса** России **Евгения Дитриха**. Министр осмотрел железнодорожные вокзалы Севастополя и Симферополя, а также станции Владиславовка. Кроме того, проинспектировал участки пути Севастополь – Симферополь, Симферополь – Владиславовка, Владиславовка – Керчь–Южная (Новый парк). Уже на тот момент глава **Минтранса** России дал высокую оценку проделанной работе.

В 2016 году в соответствии с распоряжением Правительства РФ № 2729–р Крымская железная дорога была преобразована в федеральное государственное унитарное предприятие и отнесена к ведению **Росжелдора**. С этого момента началась активная фаза модернизации и реконструкции инфраструктуры и закупки современного подвижного

состава. Для приведения состояния железнодорожного пути, его технических устройств, энергетики и подвижного состава к требованиям, принятым в России, железной дорогой реализуется План первоочередных мероприятий технического развития и модернизации предприятия до 2025 года.

За эти годы на базе Симферопольской дистанции пути был организован звеносборочный участок с производительностью сборки рельсошпальной решетки до 500 м в сутки. А на базе Керченского филиала Симферопольского пассажирского вагонного депо организован участок по ремонту путевых машин. Сегодня там осваиваются технологии капитального ремонта всех типов путевых машин, в том числе и тяжелого вида, цеха насыщаются оборудованием.

Специалистами КЖД в 2015–2017 годы без привлечения подрядных организаций были заменены медные кабели связи кабелем ВОЛС (волоконно–оптических линий связи) на протяжении 505 км на сумму 224 млн руб., что позволило обновить 90% оборудования средств связи. С вводом ВОЛС в эксплуатацию дорога получила качественную оперативно–технологическую связь, которая обеспечивает все потребности предприятия и позволяет использовать современные технологии передачи данных.

Главное – удалось улучшить среднюю балловую оценку состояния железнодорожного пути с 50 балл/км (в 2014 году) до 20 балл/км. В 1,6 раза уменьшился показатель просроченности ремонтов железнодорожного пути (с 50% до 35% от развернутой длины путей). Мы смогли убедиться в этом сами. На отдельных участках наш поезд набирал скорость до 80 км/ч и более. Но ход его движения был плавный. Как пояснили специалисты, для проведения ремонта пути своими силами Крымской железной дорогой использованы современные технологии. В частности, приобретено право производства алюминотермитной сварки, изготовления и монтажа клееболтовых соединений, позволяющих обеспечить плавность хода и надежность электрической изоляции стыков железнодорожных путей.

Стратегическими направлениями деятельности ФГУП «КЖД» в 2020 году станут восстановление грузовой базы и привлечение новых потребителей услуг железнодорожного транспорта. Введение в эксплуатацию железнодорожного транспортного перехода через Керченский пролив способствует укреплению конкурентоспособности крымских производителей на материковой части России и переключению объемов перевозок с альтернативных видов транспорта на железнодорожный. Очевидно и то, что Крым будет делать ставку прежде всего на туризм. Потенциал региона в этом отношении огромен. Нужно его использовать и развивать.

Как сообщили в КЖД, в настоящий момент для организации движения поездов дальнего следования закуплены 166 вагонов разного типа, среди которых двухэтажные, купейные и плацкартные. Росимуществом для Крымской железной дороги закупаются локомотивы ТЭП–70ТС и электровозы ВЛ–10. Уже получены семь тепловозов и три электровоза. Все вагоны новые, они произведены на Тверском вагоностроительном заводе.

<http://transportrussia.ru/item/5208-krymskoe-uskorenie.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; Ж/Д КРЫМА С ОТКРЫТИЕМ МОСТА ЖДЕТ ПОСТЕПЕННОГО РОСТА ГРУЗОПОТОКА С 3 МЛН ДО 25-26 МЛН Т В ГОД**

ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД, Симферополь) с открытием железнодорожной части моста через Керченский пролив ожидает постепенного роста грузопотока с 3 млн до 25-26 млн тонн в год, говорится в ведомственном издании **Минтранса России** (его **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** контролирует ФГУП «КЖД»).

«В связи с первоочередным введением в эксплуатацию автомобильного мостового перехода через Керченский пролив в мае 2018 года и временным усилением конкуренции со стороны автоперевозчиков объем грузовых перевозок железнодорожным транспортом

в 2019 году был спрогнозирован в размере 2,6 млн тонн, или 69% (-1,2 млн тонн) к уровню 2018 года. А пассажирские перевозки, напротив, должны увеличиться до 3,6 млн человек и составить 116% (+0,5 млн пассажиров) по сравнению с прошлым годом. Впрочем, в КЖД настроены куда более оптимистично. Специалисты планируют постепенно нарастить объем перевозок до 65 пар поездов, что соответствует 25-26 млн тонн грузов и 15-16 млн пассажиров в год», - отмечается в материале.

Крымский мост протяженностью 19 км является самым длинным в России. Движение легковых автомобилей и автобусов по нему открыли в мае 2018 года, грузовики поехали 1 октября. Пассажирские поезда, как ожидается, пойдут по ж/д части моста в декабре 2019 года.

Грузовые поезда запустят позже, в июне 2020 года. Такое решение связано с переносом участка керченского подхода, чтобы сохранить памятник археологии - античную усадьбу, обнаруженную на этапе подготовки территории к строительству.

Стоимость Крымского моста, генподрядчиком строительства которого является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга, составляет порядка 228 млрд рублей.

### **ТАСС; 2019.10.10; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ**

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) примет участие в тендере на строительство железных дорог в Саудовской Аравии. Об этом журналистам сообщил генеральный директор РФПИ Кирилл Дмитриев.

«В Саудовской Аравии есть массивная программа строительства железных дорог, проводится ряд тендеров и конкурсов на то, кто будет поставлять. РЖД могли бы участвовать в строительстве значимого элемента железнодорожной инфраструктуры в Саудовской Аравии. Мы считаем, что РЖД - одна из наиболее конкурентоспособных компаний в этой области. Совместно с РЖД мы продвигаем концепцию участия РЖД в строительстве различных участков железных дорог в Саудовской Аравии», - сказал он.

Дмитриев отметил, что РФПИ также поддерживает проекты по инвестированию средств саудовских компаний в национальные проекты в России.

«Мы делимся информацией о том, куда можно инвестировать в инфраструктуру, и, соответственно, обсуждаем инвестиции в национальные проекты - будет одна из важных тем обсуждения во время визита в Саудовскую Аравию», - сказал глава РФПИ.

<https://tass.ru/ekonomika/6985689>

### **RNS; 2019.10.10; НА РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛАХ УСТАНОВЯТ ТЕЛЕВИЗОРЫ И ДУШЕВЫЕ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ**

РЖД в рамках развития залов ожидания на крупнейших вокзалах России установят телевизоры, душевые и санитарные комнаты, адаптированные под пассажиров с ограниченными физическими возможностями, сообщил перевозчик.

Такие меры опробуют на Курском вокзале в Москве, который станет пилотным проектом для новой концепции развития вокзалов холдинга.

«Зал № 5 (Курского вокзала в Москве – RNS.) будет преобразован в специализированный зал ожидания для маломобильных пассажиров, где кроме удобных сидений, телевизора и табло с расписанием движения поездов будут оборудованы душевая и санитарная комнаты, полностью адаптированные для пассажиров с ограниченными физическими возможностями», — сообщили в РЖД.

Аналогичные нововведения планируется тиражировать до начала 2020 года и на другие вокзалы РЖД, в том числе в Волгограде, в Чаны (расположен на участке Транссибирской магистрали между Омском и Новосибирском), на станции Татарская (город Татарск, Новосибирской области).

На вокзалах также будут устанавливаться посадочные места с возможностью зарядки мобильных устройств (с разъемом на 220V и USB), напольные световые точки и динамическое табло с расписанием. Сейчас такие услуги доступны в зале № 4 Курского вокзала.

<https://rns.online/transport/Na-rossiiskih-vokzalah-ustanovyat-televizori-i-dushevie-dlya-malomobilnih-passazhirov-2019-10-10/>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РЖД БУДУТ ОБНОВЛЯТЬ ЭНЕРГОПОТРЕБЛЯЮЩИЕ ОБЪЕКТЫ С ПОМОЩЬЮ ВНЕШНИХ ИНВЕСТИТОРОВ**

ОАО «Российские железные дороги» планирует обновлять энергопотребляющие объекты с помощью внешних инвесторов, рассчитываясь с ними за счет средств, сэкономленных при внедрении новых технологий.

Как пишет корпоративное издание РЖД, вопрос обсуждался на «сетевой школе» передового опыта по энергосбережению, планированию и нормированию топливно-энергетических ресурсов (ТЭР), которая прошла на минувшей неделе в Ульяновске с участием главных инженеров и представителей региональных филиалов компании, а также руководителей профильных департаментов и структурных подразделений.

Речь идет о тиражировании так называемого «энергосервисного контракта» (ЭСК), которое должно принести значительную экономию за счет меньшего потребления ТЭР при модернизации и обновлении систем освещения и другого энергоемкого оборудования. Первый такой контракт монополия заключила в 2019 г. на Северной железной дороге (СевЖД). «Он представляет собой форму договора, направленного на экономию эксплуатационных расходов за счет повышения энергоэффективности и внедрения берегающих технологий за счет средств внешнего инвестора. При этом дорога (РЖД - ИФ) возмещает инвестору затраты из достигнутой экономии средств», - пишет издание.

«На «пилотных» объектах СевЖД старые светильники помещений в структурных подразделениях заменили на светодиодные за счет сторонней компании. По результатам будут даны рекомендации по применению ЭСК на сети», - добавляет газета, ссылаясь на замглавы департамента технической политики Бориса Иванова. «Разработан типовой проект энергосервисного контракта и комплект документов для процедур закупки и заключения (договора - ИФ), утверждена методика для определения объема потребления топливно-энергетических ресурсов расчетно-измерительным способом», - отметил он.

Предполагается, что ЭСК первыми заключат подразделения дирекций по тепло- и водоснабжению, энергообеспечению и по эксплуатации зданий и сооружений. Договоры будут касаться модернизации тяговых подстанций, электрооборудования и других сфер деятельности.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; НАИБОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ Ж/Д ОТПРАВОК В КОНТЕЙНЕРАХ В РФ ПРИХОДЯТСЯ НА ХИМИЮ И ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ**

Наибольшие объемы железнодорожных отправок в контейнерах в РФ приходятся на химикаты и соду, лесные грузы, а также бумагу.

Согласно сообщению ОАО «Российские железные дороги», в январе-сентябре 2019 г. они составили 405,6 тыс. TEU, 382,1 тыс. TEU и 228,8 тыс. TEU. В то же время, если первые две категории уверенно прирастают - на 11,4% и 38,5% соответственно, то по продукции деревообработки компания отмечает снижение на 1,5%.

Объем ж/д отправки промышленных товаров в контейнерах за этот период составил 225,1 тыс. TEU (+9,9%), метизов - 209,2 тыс. TEU (+8%), автомобилей и комплектующих - 177,8 тыс. TEU (+11%), машин, станков и двигателей - 166,9 тыс. TEU (+7,1%), черных металлов - 102,3 тыс. TEU (+13%), цветных - 84,7 тыс. TEU (+4,9%), строительных грузов - 85 тыс. TEU (+13%), нефти и нефтепродуктов - 64,9 тыс. TEU (+9,4%), химических и минеральных удобрений - 29,7 тыс. TEU (-8,2%).

В целом отправление груженых контейнеров растет двузначными темпами: в январе-сентябре - на 13%, до 2,5 млн TEU. Перевезено 34,8 млн тонн грузов (+13,6%).

С учетом порожних контейнеров во всех видах сообщения перевезено более 3,65 млн TEU, что на 12,7% больше, чем за тот же период 2018 г., в том числе внутри РФ - 1,52 млн TEU (+8,6%), транзит составил 409,4 тыс. TEU (+7,4%), экспорт - 935,7 тыс. TEU (+12,4%), импорт - порядка 788 тыс. TEU (+25,6%).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; РАСПИСАНИЕ АЭРОЭКСПРЕССА ВО ВНУКОВО И ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНИТСЯ В ОКТЯБРЕ**

Расписание электричек Киевского направления и аэроэкспрессов во Внуково изменится в выходные октября, сообщает пресс-служба Московской железной дороги в четверг.

«Расписание некоторых пригородных поездов Киевского направления МЖД и аэроэкспрессов до аэропорта Внуково и обратно изменится в выходные дни - 12, 13, 26 и 27 октября. Это связано с работами по строительству дополнительного третьего главного пути на участке Солнечная - Внуково», - говорится в сообщении.

На этот период железнодорожники организуют движение поездов по соседнему пути.

Из расписания также выведут несколько пригородных поездов между Москвой и станциями Новопеределкино, Лесной Городок, Апрелевка, Нара и Малоярославец.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 2,8%, ДО 626,8 МЛН ТОНН**

Грузооборот морских портов РФ в январе-сентябре 2019 года вырос на 2,8% по сравнению с тем же периодом прошлого года, до 626,78 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** РФ.

При этом перевалка сухих грузов сократилась на 4,4% (до 280,13 млн тонн), наливных - увеличилась на 9,4% (до 346,65 млн тонн).

Продолжился рост грузооборота морских портов Арктического бассейна: по данным **Росморречфлота**, он составил 78,59 млн тонн (+17,5%), из них объем перевалки сухих грузов - 23,47 млн тонн (+4,1%), наливных грузов - 55,11 млн тонн (+24,2%).

В портах Азово-Черноморского бассейна грузооборот, напротив, сократился на 7,5%, до 191,20 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 70,69 млн тонн (-23,2%), наливных грузов - 120,51 млн тонн (+5,1%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна достиг 5,46 млн тонн (+53,1%), из них объем перевалки сухих грузов - 2,02 млн тонн (+0,8%), наливных - 3,43 млн тонн (+120,3%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна зафиксирован на уровне 193,04 млн тонн (+0,6%), из них объем перевалки сухих грузов составил 83,26 млн тонн (+2,5%), наливных грузов - 109,78 млн тонн (+8,8%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна возрос до 158,50 млн тонн (+5,2%), из них объем перевалки сухих грузов составил 100,69 млн тонн (+5,7%), наливных грузов - 57,81 млн тонн (+4,4%).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; СТИВИДОРЫ В НАХОДКЕ ПРИ ПЕРЕВАЛКЕ УГЛЯ ДОЛЖНЫ СОКРАТИТЬ ИЛИ ИСКЛЮЧИТЬ ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВОЗДУХА - ПРОКУРАТУРА**

Дальневосточная транспортная прокуратура поручила стивидорным компаниям, занимающимся перевалкой угля в Находке (Приморский край), сократить или исключить загрязнение воздуха угольной пылью при перевалке.

Как сообщила в четверг пресс-служба Дальневосточной транспортной прокуратуры, руководителям стивидорных компаний, в частности, поручено принять дополнительные меры, направленные на улавливание, утилизацию, обезвреживание выбросов вредных

(загрязняющих) веществ в атмосферный воздух, их сокращению или исключению при выполнении погрузочно-разгрузочных операций с углем.

Такое решение принято по итогам выездного межведомственного совещания в Находке, в котором приняли участие представители краевых и городских властей, руководители территориальных органов **Ространнадзора**, Росприроднадзора, Роспотребнадзора, Федеральной службы судебных приставов, Примгидромета, Росморпорта и 12 стивидорных компаний.

Проблема загрязнения угольной пылью в Находке ощущается наиболее остро в Приморском крае. 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.

В прошлом году Росприроднадзор заключил соглашения со стивидорными компаниями Приморского края по переходу до 2020 года на закрытый способ перевалки угля и предлагает ужесточить административные наказания стивидорам, переваливающим уголь в портах открытым способом, вплоть до возможности приостановки работы по решению суда.

Ранее губернатор Приморья Олег Кожемяко также заявлял, что работа стивидоров в регионе, которые не перейдут на закрытую перевалку угля в 2020 году, будет остановлена. Перевалкой угля в Находке в настоящее время занимаются свыше десятка стивидорных компаний, больше половины из них - непосредственно в городской черте.

В марте 2018 года власти Приморского края подписали соглашения с рядом стивидоров. Предполагалось, что компании направят в 2018-2020 годах более 1,5 млрд рублей на мероприятия по охране окружающей среды. В числе подписавших соглашения были такие компании, как «Восточный порт», «Терминал Астафьева», «Дальмормонтаж», Находкинский морской торговый порт, «Аттис Энтерпрайс», «Стивидорная компания «Малый порт», «Геомар», «Восточно-Уральский терминал» и «Восточная стивидорная компания».

### **ТАСС; 2019.10.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ БЕЛООМУТСКОГО ГИДРОУЗЛА НА ОКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В МАРТЕ 2020 ГОДА**

Реконструкция находившегося в предаварийном состоянии гидроузла «Белоомут» - одного из важнейших гидротехнических сооружений для судоходства между Рязанской и Московской областями - должна завершиться в марте 2020 года. Об этом сообщил журналистам Андрей Хаустов, и.о. руководителя Морспасслужбы, которая в сентябре стала исполнителем контракта по реконструкции «Белоомута».

Гидроузел функционировал с 1915 года и ни разу не проходил модернизацию. За более чем 100 лет система изнасилась, и пропускная способность канала на этом участке серьезно сократилась. Недостаточная глубина не позволяла ходить судам с низкой осадкой, поэтому перевозчики были вынуждены уменьшать объем транспортируемых грузов или отказываться от этого пути.

«Белоомут - это, скорее всего, будет март», - ответил Хаустов на вопрос о предполагаемом сроке завершения работ. Он пояснил, что гидроузел должен быть запущен к началу навигации, которая обычно начинается в апреле.

Гидроузел «Белоомут» находится в Луховицком районе Московской области. Вместе с гидроузлом «Кузьминск» в Рязанской области он образует важную судоходную часть Канала имени Москвы.

Общая стоимость модернизации Белоомутского гидроузла составляет 5,54 млрд рублей. Вторую, последнюю очередь гидроузла планировалось сдать в январе 2019 года. Она

должна была решить проблему речных перевозок на границе Московской и Рязанской областей в течение ближайших нескольких лет.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/6981413>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2019.10.11; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ОБЪЕДИНЯТ ЛЕГЕНДАРНЫЕ КОНСТРУКТОРСКИЕ БЮРО МИЛЯ И КАМОВА; ЭТО ПОВЫСИТ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ**

Холдинг «Вертолеты России» (единственный в России разработчик и производитель вертолетной техники) объединит два своих ведущих конструкторских бюро (КБ) – Миля и Камова, сообщил «Ведомостям» заместитель гендиректора «Вертолетов России» Михаил Короткевич через представителя.

Объединение произойдет таким образом: к Московскому вертолетному заводу им. М. Л. Миля (МВЗ; является КБ, выпуском продукции не занимается) будет присоединено АО «Камов», единая компания будет переименована в «Национальный центр вертолетостроения им. М. Л. Миля и Н. И. Камова». Объединение планируется завершить к середине 2020 г., а интеграционные процессы и оптимизация работы продлятся до 2022 г., добавил Короткевич.

МВЗ им. Миля в 2018 г. получил 11,8 млрд руб. выручки и 712 млн руб. чистой прибыли по РСБУ, «Камов» – 5,5 млрд руб. выручки и убыток в 14,5 млн руб. (данные «СПАРК-Интерфакса»).

Оба КБ в 2015 г. уже переехали на одну площадку в Томилино Московской области, это позволило сократить их общую площадь на 40%, площадь зданий – на 20%.

Объединение двух бюро, продолжает Короткевич, позволит производить научный обмен техническими решениями и достижениями – сейчас это затруднено ограничениями по безопасности, сложной процедурой передачи прав на интеллектуальную собственность. В единой компании будет возможно распределение загрузки между двумя КБ, можно эффективнее организовать передачу части работ на вертолетные и ремонтные заводы. В результате, по его словам, высвободится 15–20% годовой мощности двух КБ. Будет создана единая стендовая база, единые подходы к испытаниям и сертификации комплектующих. Сократятся расходы на получение лицензий ФСБ, ФСТЭК и Минобороны.

Незначительные сокращения коснутся только административного и управленческого персонала, а количество конструкторов после слияния будет расти, добавляет Короткевич.

Николай Камов (1902–1973) и Михаил Миль (1909–1970) – легендарные советские авиаконструкторы, из созданных ими КБ выросло все советское вертолетостроение. Первый советский вертолет – Ми-1 был введен в эксплуатацию в 1951 г. Первый серийный вертолет конструкции Камова – Ка-10 выпускался с 1951 г.

Уникальные конструкторские школы Миля и Камова будут сохранены в новой компании, это предусмотрено ее организационной структурой, говорит Короткевич. Возглавлять компанию будет исполнительный директор (кто им станет, пока не решено), у него будет два заместителя – по тематике соответственно «Ми» и «Ка», два заместителя по разработке новых вертолетов – «Ми» и «Ка», также в компании будет два главных конструктора. Отказ от брендов «Ми» и «Ка» не планируется – они давно стали синонимом надежности и высоких летно-технических характеристик.

Представление о конкуренции между школами Миля и Камова преувеличено, еще в советское время сложилось четкое распределение: машины Миля и Камова создавались для разных условий и задач, рассказал Короткевич. Вертолеты «Ка» за счет большей компактности и соосности многих моделей (повышает устойчивость в воздухе) тяготеют к военно-морской тематике, Ка-32 по этим же причинам эффективен при тушении пожаров, в том числе в городских условиях. Вертолеты «Ми» ориентированы на перевозку людей и грузов. Боевой вертолет Ка-52 за счет большей скорости и маневренности имеет

разведывательно-ударные функции, боевой Ми-28 скорее предназначен для открытого столкновения с противником.

В холдинге есть два других КБ: «ВР-технологии» (разрабатывает беспилотник и легкий однодвигательный вертолет VRT500) и КБ Казанского вертолетного завода (разработало легкий вертолет «Ансат»). Они продолжают работать раздельно.

Объединение инженерных центров в авиастроении – мировая тенденция, слияние «Миля» и «Камова» было неизбежным, особенно с учетом размеров российской экономики, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. В мире осталось три субъекта, которые могут позволить себе иметь больше одного инженерного центра в вертолетостроении, – это США, Китай и ЕС, продолжает Макиенко. «Раз было решено консолидировать отрасль и создать холдинг «Вертолеты России», логично объединить и оба КБ – это позволит сократить административный и управленческий персонал и оптимизировать управленческие процессы», – считает ведущий научный сотрудник Высшей школы экономики Федор Борисов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/10/813429-vertoleti-rossii>

### **КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2019.10.11; СТРОИТЕЛЯМ ВОРОНЕЖА ЗАДЕРЖИВАЮТ ВЗЛЕТ; ГЛАВНЫЙ АЭРОПОРТ ГОРОДА НЕ МОЖЕТ СОГЛАСОВАТЬ ПРИАЭРОДРОМНУЮ ТЕРРИТОРИЮ**

Как стало известно “Ъ-Черноземье”, установление приаэродромных территорий (ПАТ), которые призваны упорядочить освоение участков около аэродромов, в Воронежской области пока ограничилось лишь аэродромом Придача, который находится на территории местного авиазавода (ВАСО). Военный аэродром Балтимор вовсе не предоставил в региональное правительство проект ПАТ из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы. А документация международного аэропорта Воронеж, затрагивающая более 900 га территории перспективного развития жилищной застройки в пригороде, отправлена на доработку из-за того, что содержит «существенные ограничения на развитие» облцентра.

Экспериментальный аэродром Придача ВАСО остается единственным в Воронежской области, установившим ПАТ. Документация по установлению ПАТ аэродрома Балтимор в правительство Воронежской области на согласование не поступала из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы, рассказали в департаменте строительной политики. А проект соответствующих документов от международного аэропорта Воронеж не был согласован региональным правительством из-за существенных ограничений для застройщиков и отправлен на доработку.

По данным регионального департамента строительной политики, ООО УК «Авиасервис» (управляет аэропортом Воронеж, принадлежит ООО «Профи» холдинга «Новпорт») успело «устранить часть замечаний». Кроме того, по рекомендациям рабочей группы при департаменте «рассматривается вопрос проведения оценки риска для здоровья населения от воздействия транспортного шума». Как отметили в департаменте, материалы по ПАТ международного аэропорта Воронеж поступили в облправительство в марте текущего года. Но уже в апреле губернатор Александр Гусев подписал отказ в согласовании проекта ПАТ, одним из оснований которого стали «существенные ограничения, накладываемые на развитие Воронежа и прилегающих территорий в связи с установлением седьмой подзоны». В «Новпорте» не смогли оперативно прокомментировать планы по изменению документации ПАТ. Площадь приаэродромной территории аэродрома Воронеж (в Чертовицком) превышает 98 тыс. га, у аэродромной базы Придача она составляет почти 82 га.

Напомним, согласно федеральному законодательству (135-ФЗ от 01.07.2017) каждый аэропорт должен заново разработать проект ПАТ, согласовать его с субъектом федерации и утвердить в Росавиации. Операторы должны были согласовать проекты новых границ ПАТ с Росавиацией и региональными властями к июлю 2018 года. Но ситуация с

воронежскими аэродромами оказалась в общероссийском тренде: до сих пор из 200 российских аэропортов ПАТ установили только десять. Проект приаэродромных территорий предусматривает установление семи подзон, в границах которых запрещено или ограничено строительство в зависимости от его назначения и технических параметров. Например, третья подзона ограничивает строительство по высоте объектов, шестая запрещает размещение мусорных полигонов на расстоянии 15 км от аэродрома. Наиболее критичная в отношении размещения жилых домов седьмая подзона. Она устанавливает ограничения при размещении зданий в соответствии с требованиями по обеспечению санитарных норм по шуму, загрязнению атмосферного воздуха и уровню электромагнитного излучения (площадь шумового воздействия существенно превосходит иные зоны).

В августе «Ведомости» сообщили о законопроекте **Минтранса**, который определяет новый порядок установления ПАТ. Текст документа был разослан аэропортам летом. Законопроект предлагает устанавливать ПАТ лишь с шестью подзонами. При этом седьмая может быть выделена дополнительно, но не позднее 2025 года. По оценке «Ведомостей», установка ПАТ без седьмой подзоны может вывести из-под контроля чиновников на пять-шесть лет сотни тысяч гектаров вокруг аэропортов, поэтому власти субъектов будут затягивать принятие седьмой подзоны.

Генеральный директор ООО «Центр экологической безопасности» Михаил Картышев, анализируя уже установленную седьмую подзону аэродрома Придача, указывает на пять выделенных в документе земельных участков «с превышением совокупного уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ». Все пять входят в границы промплощадки аэродрома. По мнению эксперта, седьмая подзона аэродрома ВАСО была разработана в нарушение требований законодательства, без учета воздушных судов, следующих по траекториям взлета, посадки и маневрирования.

«Отсутствие зоны с особыми условиями использования территории по фактору «авиационный шум» впоследствии грозит аэродрому запретом эксплуатации при размещении жилых зданий в непосредственной близости от его границ и при обращении граждан, обеспокоенных своим санитарно-эпидемиологическим благополучием, в суд. То есть в связи с отсутствием ограничений, которые будут приводиться в градостроительном плане земельного участка после приведения утвержденных правил землепользования и застройки в соответствии с данными ограничениями, застройщик будет иметь возможность, не нарушая ограничения с первой по шестую подзону, разместить здания в уровнях шума выше нормы», — считает господин Картышев.

Строительство любого объекта в зоне влияния аэродромов в обязательном порядке согласовывается с собственниками воздушных гаваней до получения разрешения на строительство. Это предусмотрено статьей Воздушного кодекса РФ, которая должна была быть отменена законом об установке ПАТ (135-ФЗ), но до сих пор действует из-за того, что они так и не были установлены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4120107?query=минтранс>

### **ТАСС; 2019.10.10; РЕЙСЫ ИЗ САРАНСКА В КРАСНОДАР И АНАПУ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2020 ГОДУ**

Новые рейсы из аэропорта Саранска в Краснодар и Анапу планируют открыть в 2020 году, сообщил в четверг ТАСС генеральный директор АО «Авиалинии Мордовии» (оператор аэропорта Саранска) Александр Кистайкин.

«В 2020 году планируем открыть рейсы в Краснодар и Анапу. Рассчитываем, что эти рейсы будут субсидироваться в рамках постановления правительства РФ №1242 о субсидировании перевозок. В Краснодар из Саранска рейса не было никогда, это абсолютно новое направление. Как показывает статистика многих регионов, Краснодар пользуется спросом, из Саранска рейсы в этот город планирует выполнять авиакомпания

«Руслайн», летать будут самолеты Bombardier CRJ 200 на 50 кресел, думаю, первоначально процентов на 60 мы сможем загрузить самолет», - сказал Кистайкин.

В настоящее время из саранского аэропорта можно улететь в Москву, Санкт-Петербург, Минеральные Воды и Екатеринбург, рейсы выполняют авиакомпании «Аэрофлот», S7 Airlines и «Руслайн». По словам Кистайкина, эти направления также планируется сохранить в следующем году, кроме того, в летний период планируются рейсы в Сочи и Симферополь.

<https://tass.ru/ekonomika/6984969>

### **ТАСС; 2019.10.10; АВИАРЕЙСЫ ИЗ САРАТОВА В СОЧИ, СИМФЕРОПОЛЬ И ЕКАТЕРИНБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ**

Авиакомпания «Ираэро» намерена в 2019 году начать полеты из нового аэропорта Саратова в Минеральные Воды, Сочи, Симферополь и Екатеринбург, сообщил в четверг журналистам в кулуарах II Саратовского экономического форума «Движение только вперед!» заместитель гендиректора «Ираэро» по планированию и производству полетов Анатолий Гафитулин.

«Сейчас мы ведем переговоры с Саратовской областью, если они нас поддержат, то в рамках постановления по развитию региональных авиаперевозок в ближайшее время мы планируем открыть полеты в Минеральные Воды, Сочи, Симферополь и Екатеринбург на круглогодичной основе. В этом году надеюсь все произойдет», - сказал Гафитулин.

СМИ сообщали о том, что авиакомпании якобы начали отказываться от рейсов в Саратов из-за высоких тарифов на обслуживание, а также о росте цен на авиабилеты. Однако собеседник уточнил, что перевозчика устраивают условия, а преимуществом компании сейчас является время, в которое «Ираэро» выполняет полеты. «Данные тарифы нас устраивают на текущий момент. Мы летаем и находимся, в принципе, на самокупаемости за счет очень удобного времени, в которое другие перевозчики не выполняют полеты, это 7-8 часов утра, нам в настоящий момент не составляет конкуренцию ни «Победа», ни «Аэрофлот», - сказал собеседник агентства.

В настоящий момент из Саратова можно вылететь во все аэропорты Московского авиационного узла, а также в Санкт-Петербург, совершают полеты также чартерные рейсы в Анталию. Аэропорт Гагарин начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/spb-news/6984935>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; LUFTHANSA, AUSTRIAN AIRLINES И SWISS ПРОДОЛЖАТ ЛЕТАТЬ В МОСКВУ ЧЕРЕЗ «ДОМОДЕДОВО» МИНИМУМ ДО 2025Г**

Lufthansa, Austrian Airlines и SWISS (входят в Lufthansa Group) продлили договор на обслуживание рейсов с аэропортом «Домодедово» еще на пять лет, до 2025 года, говорится в их совместном пресс-релизе.

«Согласно осенне-зимнему расписанию (начиная с 27 октября 2019 г.) Lufthansa, Austrian Airlines и SWISS предложат 73 рейса в неделю из «Домодедово», а общее число рейсов в неделю - 106», - говорится в сообщении. Речь идет о рейсах из Франкфурта, Мюнхена, Вены, Цюриха и Женевы.

Стороны также договорились, что в будущем компании Lufthansa Group будут выполнять полеты в новый сегмент терминала «Домодедово» T2. Как сообщалось, объект был построен к ЧМ-2018, но до сих пор не работает из-за отсутствия перронов для стоянки самолетов (их должна была обустроить Росавиация).

Lufthansa выполняет рейсы в «Домодедово» с 2008 г. За все время было перевезено более 13,9 млн пассажиров.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6983430>

### ТАСС; 2019.10.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА ЗАВЕРШАТ В КОНЦЕ 2020 ГОДА

Реконструкция рулежной дорожки в аэропорту Красноярска, которая позволит более чем в два раза увеличить число взлетов-посадок самолетов, завершится в конце 2020 года, сообщил в четверг журналистам **министр транспорта** края Константин Димитров.

Строительные работы начались в августе этого года. Это позволит увеличить количество взлетов-посадок в час в аэропорту с 12 до 28. Объем инвестиций в проект оценивается в 1,9 млрд рублей. Средства на 2019 год в размере 600 млн рублей были выделены из Резервного фонда РФ. В четверг на рулежной дорожке начались бетонные работы.

«Очень значимое событие для развития региона, реконструкция рулежной дорожки - это завершающий этап развития нашего аэропорта. Аэропорт - это один из основных драйверов развития экономики и бизнеса региона. Последнее инфраструктурное ограничение аэропорта мы сейчас снимаем. В конце следующего года мы завершим этот проект», - сказал министр.

По словам Димитрова, развитие аэропорта может в два раза, до 5 млн в год, увеличить пассажиропоток в ближайшие два-три года. «За счет развития хаба мы полетим напрямую в регионы», - подчеркнул он.

На Красноярском экономическом форуме в апреле 2018 года было заявлено о планах создать хаб на базе двух аэропортов, Красноярска и Черемшанки. Стоимость проекта оценивается в 35 млрд рублей до 2027 года. При реализации этого проекта там будет построено 830 тыс. кв. м производственных и логистических площадей, грузооборот хаба составит не менее 800 тыс. т авиационных грузов и 160 тыс. контейнеров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/6984472>

### ТАСС; 2019.10.10; ВРЕМЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ САРАНСКА ПЛАНИРУЮТ ОБУСТРОИТЬ ПОД ПОСТОЯННЫЙ

Временный международный терминал в аэропорту Саранска, построенный к чемпионату мира по футболу 2018 года, планируют реконструировать под постоянный пограничный **пункт пропуска**, сообщил в четверг ТАСС гендиректор компании «Авиалинии Мордовии» (оператор аэропорта Саранска) Александр Кистайкин.

К чемпионату мира по футболу 2018 года в аэропорту Саранска был установлен временный международный терминал, однако его невозможно использовать по технологическим причинам, в настоящее время международные рейсы из Саранска не выполняются. 21 февраля 2019 года правительство России распорядилось установить постоянный грузопассажирский пограничный **пункт пропуска**, рассматривался вариант строительства нового здания для этой цели.

«Принципиально принято решение: не строить новое здание для устройства постоянного пограничного **пункта пропуска**, а сделать техническое перевооружение временного **пункта пропуска**, построенного к чемпионату мира по футболу», - сказал Кистайкин.

Он пояснил, что стоимость предстоящих работ и сроки пока не определены. «Сейчас утверждается планировочное решение во временном **пункте пропуска**. В ближайшем будущем начнется разработка проекта реконструкции», - пояснил собеседник агентства. По словам Кистайкина, после открытия постоянного **пункта пропуска** аэропорт получит возможность принимать международные рейсы, в частности, планируется открытие рейсов в Турцию.

<https://tass.ru/ekonomika/6984520>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.10; ТОПЛИВОЗАПРАВКА В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ В СЕНТЯБРЕ НЕ ПОДРОЖАЛА**

Топливозаправочные компании, работающие в аэропортах Московского авиаузла, воздержались от поднятия цен на керосин в сентябре относительно предыдущего месяца, свидетельствует статистика Росавиации.

В аэропорту «Шереметьево» ценник не изменился ни у одной из трех ТЗК: ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» сохранило его на уровне 47,272 тыс. руб. за тонну керосина, АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (МОЕХ: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта TPS Avia Holding) - 46,86 тыс. руб., принадлежащее «Роснефти» (МОЕХ: ROSN) ЗАО «ТЗК Шереметьево» - 45,9 тыс. руб. Все цены указаны без НДС.

Тонна топлива ЗАО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура DME Ltd, холдинговой компании группы «Домодедово») в сентябре также не изменилась, оставшись на уровне 47,2 тыс. руб.

Работающие во «Внуково» ЗАО «Авиационно-заправочная компания» и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» сохранили цены на отметках 47,5 тыс. руб. и 47,1 тыс. руб. соответственно.

Аэропорты Москвы обслуживают порядка 75% всех рейсов в РФ.

Средняя стоимость керосина во всех российских аэропортах за отчетный период выросла на 0,29%, до 51,424 тыс. руб. за тонну, отмечает Росавиация. Относительно начала года показатель снизился на 5,89%.

[Вернуться в оглавление](#)