



Ежедневный мониторинг СМИ

21 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ; 2019.10.20; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ, ГДЕ ОБСУДИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»	4
СВЕРДЛОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2019.10.19; ИТОГИ НЕДЕЛИ: МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ДОРОГА-2019» В ЕКАТЕРИНБУРГЕ.....	6
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2019.10.18; ФОРУМ “ДОРОГА-2019”	7
РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; ДИТРИХ РАССКАЖЕТ СЕНАТОРАМ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ	8
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.10.21; КРАСНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ: РОССИЯ И ЕГИПЕТ ГОТОВЯТСЯ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ; КАИР РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОСЛЕ ВСТРЕЧИ ПУТИНА И АС-СИСИ В СОЧИ.....	8
ТАСС; 2019.10.18; МИНТРАНС: СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ ЗАВИСЯТ ОТ ЕГИПЕТСКОЙ СТОРОНЫ	10
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.10.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ПРИВАТИЗАЦИИ РЯДА КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; МИНИСТЕРСТВА НЕ ХОТЯТ РАССТАВАТЬСЯ С АКТИВАМИ	11
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.21; КРУИЗНЫЙ ФЛОТ ЗАПЛЫВАЕТ В БЮДЖЕТ; МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ОБСУДИЛА ПОТРЕБНОСТИ В ЕГО ГОСПОДДЕРЖКЕ	12
РИА НОВОСТИ; 2019.10.19; ПРИХОДЬКО РАССКАЗАЛ О ПЕРЕГОВОРАХ РОССИИ И СЕРБИИ ПО ПОСТАВКАМ SSJ100	13
ТАСС; 2019.10.18; ВЛАСТИ РЕГИОНОВ МОГУТ НАДЕЛИТЬ ПРАВОМ ШТРАФОВАТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	14
ТАСС; 2019.10.18; «ОПОРА РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛА СТРОИТЬ ПРИДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРОГО ПО СХЕМЕ ПЛАНИРОВАНИЯ	14
ТАСС; 2019.10.18; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ИЛИ ПРОВЕРЕННЫЕ МАТЕРИАЛЫ. КАК УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «АВТОДОР» БУДЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО М-11 ДО 130 КМ/Ч ПОЭТАПНО	16
ТАСС; 2019.10.18; ВЛАСТИ МОРДОВИИ РАССЧИТЫВАЮТ ЗАВЕРШИТЬ РЕМОНТ 146 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В НОЯБРЕ.....	17
ТАСС; 2019.10.21; ВЛАСТИ КРЫМА ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЛИКВИДИРУЮТ ОТСТАВАНИЕ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ К 1 ДЕКАБРЯ	18
ПРАЙМ; 2019.10.18; ВОСКРЕСЕНСКИЙ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; КРЫМ ДОГОВАРИВАЕТСЯ С ТАТАРСТАНОМ О ПОСТАВКАХ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ПОЛУОСТРОВ - АКСЕНОВ	19
ТАСС; 2019.10.18; ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКЕ ОТКРЫЛИ НА ВОСТОЧНОМ ОБХОДЕ САРАНСКА.....	20
РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ НЕ СОГЛАСНЫ С ДАННЫМИ МИНТРАНСА ОБ УБЫТОЧНОСТИ МЕТРО	21

РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; РОМАН ЛАТЫПОВ: КАЖДАЯ СТАНЦИЯ МЕТРО БУДЕТ «ДОНАСТРОЕНА» ПОД ПАССАЖИРА	22
ТАСС; 2019.10.18; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПЕРЕНАСТРАИВАЮТ СВЕТОФОРЫ И МЕНЯЮТ МАРШРУТЫ ПО ТЕХНОЛОГИЯМ «УМНОГО ГОРОДА».....	26
LENTA.RU; ДАРЬЯ ВОЛКОВА; 2019.10.21; НУЛЕВОЙ ВЫХЛОП; ВЕДУЩИЕ СТРАНЫ МИРА ПЕРЕСАЖИВАЮТСЯ С НЕФТИ НА ВОДОРОД. ПОЧЕМУ РОССИЯ ОСТАЕТСЯ В СТОРОНЕ?	27
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД И СЕРБИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОДГОТОВКЕ КОНТРАКТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЛИНИИ ДО ГРАНИЦЫ С ЧЕРНОГОРИЕЙ .	29
РИА НОВОСТИ; 2019.10.19; РОССИЙСКАЯ ТМХ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАСШИРЕНИИ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ В СЕРБИИ	32
ТАСС; 2019.10.18; СЕРБИЯ ПОДПИШЕТ С РОССИЕЙ СОГЛАШЕНИЕ О КРЕДИТЕ НА €172,5 МЛН В ХОДЕ ВИЗИТА МЕДВЕДЕВА	32
ТАСС; 2019.10.18; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ ИЗ ПЕРМИ В ЕКАТЕРИНБУРГ В ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА.....	33
ПРАЙМ; 2019.10.18; «НОВОТРАНС» РАЗРАБОТАЛ ТЕХНОЛОГИЮ ИДЕНТИФИКАЦИИ КОЛЕСНЫХ ПАР ВАГОНОВ НА БАЗЕ ИИ И BIG DATA.....	33
ТАСС; 2019.10.18; В ГРАНИЦАХ ВОЛХОВСТРОЕВСКОГО РЕГИОНА ОЖД ОТРЕМОНТИРОВАНО БОЛЬШЕ 61 КМ Ж/Д ПУТИ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРОТИВ ИДЕИ МИНФИНА О ВКЛЮЧЕНИИ РЖД В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ	34
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; АНТИМОНОПОЛЬНОЕ ВЕДОМСТВО ГЕРМАНИИ ОДОБРИЛО ХОДАТАЙСТВО ПГК О ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА.....	35
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; DP WORLD ПОКА НЕ ПОДАВАЛ ХОДАТАЙСТВА О ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА - ГЛАВА ФАС.....	36
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; РОСТ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ СДЕРЖИВАЕТ ИЗНОШЕННОСТЬ СУДОВ И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ -	
ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ	36
ТАСС; 2019.10.18; БЕГЛОВ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ПУНКТ ПРОПУСКА ЯХТ В РАЙОНЕ КРОНШТАДТА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА.....	37
ТАСС; 2019.10.18; СУДОСТРОИТЕЛИ НАДЕЮТСЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА ЗАКАЗОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ БЛАГОДАРЯ СУБСИДИЯМ	37
ТАСС; 2019.10.18; РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ЛЕДОКОЛА «ОБЬ-2» БУДЕТ ПРИНЯТО ВЕСНОЙ 2020 ГОДА	38
ПРАЙМ; 2019.10.18; ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПЕРЕДАСТ «АТОМФЛОТУ» ПОРТОВЫЙ ЛЕДОКОЛ «ОБЬ»	38
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.21; АУДИОРЕКЛАМУ СНИМАЮТ С РЕЙСА; У ФАС ВОЗНИКЛИ ПРЕТЕНЗИИ К ОБЪЯВЛЕНИЯМ В САМОЛЕТАХ «ПОБЕДЫ»	39
КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.21; РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ САЖАЮТ НА БЮДЖЕТ; ДОРАБОТКА L-610 ОБОЙДЕТСЯ В 20 МЛРД РУБЛЕЙ.....	40
КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2019.10.18; «АЭРОФЛОТ» ГОТОВЯТ К ПРИВАТИЗАЦИИ; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ ИНВЕСТИТОРАМ 1,17% АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «АЭРОФЛОТ» ОШТРАФОВАН ПОЧТИ НА 300 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ЛЕТНИЕ ЗАДЕРЖКИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО	42
ТАСС; 2019.10.18; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА 8,3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	42
ТАСС; 2019.10.18; КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ НА КОЛЫМЕ ПОКА НЕЛЬЗЯ УВЕЛИЧИТЬ ИЗ-ЗА ИХ НЕВОСТРЕБОВАННОСТИ	43

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ «АЛРОСА» ПЕТЕРБУРГ-НОВОКУЗНЕЦК ОКАЗАЛСЯ УБЫТОЧНЫМ, МОЖЕТ БЫТЬ ПРОСУБСИДИРОВАН.....	43
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «ИРАЭРО» ОТКРЫЛА АВИАРЕЙСЫ ИЗ САМАРЫ И ЕКАТЕРИНБУРГА В НИЖНИЙ НОВГОРОД.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «ИРАЭРО» 21 НОЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В НОВЫЙ УРЕНГОЙ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; ИНВЕСТИТОР АЭРОПОРТА ИРКУТСКА ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫБРАН ЧЕРЕЗ «ПРОКОНКУРЕНТНУЮ ПРОЦЕДУРУ» - АРТЕМЬЕВ.....	45
ТАСС; 2019.10.18; АЭРОПОРТ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ В СОБСТВЕННОСТЬ РЕГИОНА	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; АЭРОПОРТ НОВОКУЗНЕЦКА НАМЕРЕН ДО 2022Г ПОСТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЙ ЗА 500 МЛН РУБ.....	46
ТАСС; 2019.10.18; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАТОВ НАЧАЛ ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ ТАЛОНЫ.....	47
ТАСС; 2019.10.18; ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ АЭРОПОРТА В ТЮМЕНИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; МИНПРОМТОРГ РФ В НОЯБРЕ ПРЕДСТАВИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА ДО 2030Г	48
ИРКУТСК МЕДИА; 2019.10.18; «ВИМ-АВИА» ХОЧЕТ ПОДАТЬ ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ ПРИНАДЛЕЖАЩЕГО ЕЙ АЭРОПОРТА БРАТСКА	49

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ; 2019.10.20; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ, ГДЕ ОБСУДИЛИ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»

ВЕДУЩАЯ: А в среду Премьер-министр провел совещание в Екатеринбурге, где говорили о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**». Главная проблема - выделенные средства часто расходуют медленно и неэффективно. Яркие примеры в репортаже Андрея Голдырева.

КОР: Ремонта этой дороги во Владивостоке ждали несколько лет. Работы, как и положено, начались еще в июне. Но лето закончилось, а нового асфальта как не было, так и нет.

Сергей КОЛИБАЧУК, представитель подрядчика: Потому что дожди. Месяц у нас, получается, дожди, потом немножко с материалами проблемы были. То есть, щебень, скала. Ну, так, в принципе, все сейчас нормализовалось. Да тут в принципе делов-то осталось.

КОР: Чего не скажешь вот про эту трассу в Чувашии. 12 с лишним километров дороги ремонтировать начали лишь в сентябре. Подрядчика удалось найти только с третьей попытки. Но и сейчас здесь не могут ответить, когда начать укладывать асфальт.

МУЖЧИНА 1: Пока не могу ответить на данный вопрос. Ответа пока нет.

Илья ВАСИЛЬЕВ, сопредседатель регионального штаба ОНФ Чувашии: Теоретически, как дорожники говорят, возможно и реально освоить такой объем работы, закончить все работы в срок, но как мы видим, техники мало задействовано, людей, работников тоже мало.

КОР: Хотя только в этом году по **нацпроекту безопасные и качественные автодороги** из федерального центра регионам было перечислено 130 млрд рублей, правильно распорядиться финансами смогли далеко не везде.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, председатель Правительства РФ: В нескольких регионах освоено, к сожалению, менее 30% выделенных средств, причем даже с учетом сезонных факторов, а при строительстве дорог сезонный фактор, конечно, имеет место. Это такая значимая тема. Но это все равно очень мало. Я уж не говорю о том, что темпы нужно увеличить. Нужно разобраться с тем, почему это произошло и впоследствии в следующем году этого в принципе не допускать. Сейчас такая ситуация в Приморье, на Чукотке и в Крыму.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта: Средства дорожных фондов не пропадут, они по правилам переходят на следующий год. Но эти регионы мы возьмем под особый контроль. На ежемесячных заседаниях нашего проектного комитета будем рассматривать выполнение **нацпроекта** с личным участием руководителей этих регионов.

КОР: Ответы на вопрос: почему деньги есть, а отремонтированных дорог нет, звучат самые разные. От непредсказуемой погоды и до недобросовестных подрядчиков. Главная же причина, по мнению экспертов, плохая организация работы на местах.

Михаил БЛИНКИН, председатель Общественного совета **Министерства транспорта РФ:** Во многих регионах местные дорожные, транспортные администрации просто оказались не готовы провести все стандартные процедуры при таких объемах финансирования, которые пришли в этом году, потому что во многих местах по части ремонта регионы жили на голодном пайке и в общем-то даже не привыкли такие объемы заказывать. Во многих случаях просто недостаточная квалификация местных начальников.

КОР: В регионах, где все было организовано правильно, к началу осени большинство работ уже закончились. Среди лидеров Воронежская область. Там в порядок привели более 300 км дорог. В ходе ремонта использовали технологию «холодного ресайклинга». С помощью специальной машины снимали изношенное дорожное покрытие,

перемешивали его со щебнем и цементом. И на эту основу укладывали новый асфальт. Это позволило сделать дорогу более износостойкой перед большегрузами.

МУЖЧИНА 2: Раньше было 5 раз проедешь - можно было подвеску выкидывать. А сейчас идеально. стакан с водой ставите и не расплескаешь.

КОР: А в Тамбове обновили почти 200 тысяч квадратных метров дорожного полотна. Реакция водителей говорит сама за себя.

МУЖЧИНА 3: Сейчас, честное слово, это просто бомбическая дорога. Это идеальная ровная дорожка, это знаки, это разметка, ездить просто одно удовольствие. Вы даже не представляете, насколько разгрузился город, потому что до этого все эту дорогу просто объезжали стороной.

КОР: Всего в этом году в рамках **нацпроекта** отремонтировано более 6000 км дорог. Для сравнения это больше, чем расстояние от Москвы до Читы. При этом особенность проекта еще и в том, что работы идут не только на региональных и городских трассах, новый асфальт с современной разметкой появляется и в небольших поселках и райцентрах - там, где раньше ремонт могли ждать годами. Регионы делятся рекордами. Например, Курск в преддверии тысячелетия, город полностью преобразится.

По улично-дорожной сети города 32 улицы, 51 километр. Такого ремонта никогда не было. Десятилетия, там. Это видно. И действительно, проект **«Безопасные и качественные автодороги»** из **нацпроекта** в самоузнаваемый. И наиболее благоприятная реакция по выполнению.

КОР: Дорожная обстановка меняется и в целом по стране. В ноябре планируют открыть последний участок новой трассы М11, которая свяжет Москву и Санкт-Петербург. Это будет самая современная магистраль России. Преодолеть почти 700 км можно будет за шесть часов вместо 10 прежних. Масштабные дорожные работы в этом году развернулись и в самой столице. Обновили более 20 миллионов квадратных метров асфальта, построили новые участки трасс. Не уступают по качеству и дороги Тюмени. А в Крыму к завершению подходит строительство трассы «Таврида», которая протянется через весь полуостров. Уже в следующем году без пробок можно будет добраться сразу до Севастополя. Но глава правительства подчеркивает: важно не только строить и ремонтировать, но и содержать. Дорожники называют это жизненным циклом.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, председатель Правительства РФ: К концу 2019 года на принципах жизненного цикла в России должен заключаться каждый 10-й контракт на дорожные работы, то есть 10%. Пока удалось достичь показателя приблизительно 7%. Поэтому нужно с подготовкой этих документов в целом ряде регионов поторопиться.

КОР: Большое внимание уделяется и безопасности. Задача - за пять лет существенно снизить смертность на дорогах.

Дмитрий МЕДВЕДЕВ, председатель Правительства РФ: По итогам девяти месяцев удалось сократить количество ДТП приблизительно на 3,4%. Очень важно, что снизилось число погибших, приблизительно на 10%, снизилось и число раненых, там цифры более скромные, порядка 3%. К сожалению, в 35 регионах достичь целевых показателей сокращения смертности на дорогах не удалось. А в 17 число погибших в ДТП даже выросло. И вот в причинах этого нужно детально разобраться как представителям региональных, так и представителям федеральных властей.

КОР: Национальный проект по дорожному строительству рассчитан на шесть лет. Из федерального центра регионам будет перечислено рекордные почти 1,5 триллиона рублей. В порядок необходимо привести более 50 тысяч километров региональных дорог. Причем, какие именно, могут выбрать сами жители. В интернете уже созданы странички для жалоб и предложений. Следить за ними обещают и в регионах, и в столице, чтобы словосочетание «русская дорога» зазвучало совсем в другом контексте. Андрей Голдырев, Первый канал.

<https://www.1tv.ru/news/issue/2019-10-20/21:00#14>

СВЕРДЛОВСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2019.10.19; ИТОГИ НЕДЕЛИ: МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «ДОРОГА-2019» В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Они видят асфальт насквозь и знают, как предотвратить автомобильные аварии. Участники международной выставки «Дорога-2019» представили в Екатеринбурге более 200 разработок. То, как дорожные проблемы решают в Свердловской области, особо отметил премьер **Дмитрий Медведев**.

Искать забытые артефакты, а в дополнение пустоты, трещины и неровности слоев на дорогах в Екатеринбурге уже в следующем году, возможно, будет передвижная лаборатория. Комплекс состоит из двух машин. Одна с помощью специальных лазеров видит даже соринку на глубине до 2 метров, на ходу составляя трехмерную модель поверхности со всеми дефектами.

Алексей Ковров, участник международной выставки «Дорога-2019»: «Вторая установка позволяет проводить обследование конкретного участка дороги на месте, имитируя нагрузку, которую он получает за несколько лет. Нагрузка эта имитируется в течении месяца».

С помощью мини-лаборатории можно определить насколько однородно дорожное покрытие и не сэкономил ли подрядчик. Причем отечественная разработка в четыре раза дешевле зарубежных аналогов. Чтобы не стоять в пробках, пусть даже и на качественных дорогах, а наслаждаться ездой, в Москве уже три года применяют систему онлайн-мониторинга. Технология прогнозирует заторы, рассчитывает, сколько машин ездит по дорогам и узнает каждого водителя не только в лицо, но и по госномеру. Обо всех неполадках автоматически сообщает в СМИ и полицию.

Александр Поляков, директор Мостранспроекта: «Здесь используются и датчики движения, инфракрасное движение, и в том числе даже фото-видео фиксация. Это огромное количество источников данных, которые показывают не только правонарушения. Плюс GPS-треки, которые приходят с наземного городского пассажирского транспорта, в том числе с техники ЖКХ».

В «Екатеринбург-ЭКСПО» таких ноу-хау более двух сотен. Международная выставка «Дорога-2019» собрала самое лучшее в своей отрасли: от современных материалов до усовершенствованной специализированной техники. Новационные технологии привезли их самых отдаленных областей России и зарубежья. Ознакомился с ними и премьер-министр **Дмитрий Медведев**, который сегодня прибыл в Екатеринбург. Особый интерес у него вызвал стенд Среднего Урала.

«В этом году выполнили беспрецедентный объем работ – 3,6 млрд рублей, 1,9 млрд рублей – это федеральные средства, 1,6 млрд – это наши средства. Третий квартал закончили, выполнив все контрольные точки без нарушения сроков. Со стопроцентной исполнительской дисциплиной. Это хороший пример, это здорово».

С виду обычный автобус. Помимо мест и входов для людей с инвалидностью, укомплектован системами климат контроля, автоматического опускания боковых поверхностей и Wi-Fi. Здесь нет кондуктора: оплатить проезд можно банковской картой через терминалы в салоне. Польза и для окружающей среды – техника работает на газе, поэтому снаружи выхлопами не пахнет.

Максим Пьяных, участник международной выставки «Дорога-2019»: «Данный автобус как раз позволяет экономить на топливе, потому что это основные затраты для перевозчиков. Второе – для людей. Для жителей города конечно газовый двигатель более элэгичный и выбросов гораздо меньше.»

Для российских регионов специализированная выставка – возможность получить контракты для модернизации систем дорожного строительства и обеспечения безопасности на трассах. Екатеринбург принимает ее впервые. Некоторые из представленных проектов в ближайшее время могут внедрить и на Урале.

Евгений Куйвашев, губернатор Свердловской области: «Мы, конечно, рассчитываем получить новые контакты. Мы рассчитываем получить новый опыт и знания, которые участники выставки привезли сегодня в Екатеринбург, чтобы использовать в развитии нашей сети, дорожной отрасли». Кроме того, на выставке главы областей планируют обсудить выполнение национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Программа действует в Свердловской области с начала года. Этому в Екатеринбурге посвятят отдельные семинары, доклады и презентации ведущих отраслевых компаний.

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ: «Мероприятие, которое действительно позволяет дорожникам продемонстрировать те достижения, которые наработаны. Показать лучшие, современные, перспективные образцы, которые у нас сегодня готовы, обозначить то, как мы собираемся двигаться дальше».

<http://www.obltv.ru/news/auto/itogi-nedeli-mezhdunarodnaya-vystavka-doroga-2019-v-ekaterinburge/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2019.10.18; ФОРУМ “ДОРОГА-2019”

Сократить количество погибших на трассах, применять современные технологии и обязать подрядчика строить дороги качественно. Все это составляющие национального проекта **“Безопасные и качественные автомобильные дороги”**. В Екатеринбурге накануне открылась профильный международный форум. С чем в столицу Свердловской области приехала ульяновская делегация и о первых итогах работы на площадках форума **“Дорога-2019”** – репортаж Артема Петрова.

О безопасности дорожного движения Сергей Морозов начинает разговор еще до официального открытия международной выставки **“Дорога-2019”**. За спиной ульяновской делегации инновационная травмобезопасная опора. При ударе металл вылетает из основания, а пассажиры в салоне остаются живы. В **“Екатеринбург-Экспо”** собраны передовые технологии, которые уже сегодня внедряются в сферу строительства, обслуживания и ремонта дорог. Благодаря ряду соглашений, подписанных на площадках форума, уже скоро ульяновские региональные дорожные программы будут включать применение новых технологий.

АЛЕКСЕЙ ВАРЯТЧЕНКО, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА “РОСДОРНИИ”
“Смеси асфальтобетонные, их еще называют **“Супервэйв”**, обладают увеличенным сроком службы. Это совершенно новая технология для России, она уже кое-где используется на федеральных дорогах.”

Но и сегодня региональные магистрали уже отличаются качеством и надежностью. В этом году Ульяновская область на передовой по реализации национального проекта **“Безопасные и качественные автомобильные дороги”**.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

“Считаю необходимым отметить сегодня регионы-лидеры по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона. На промежуточных мероприятиях мы больше критиковали, сегодня, Дмитрий Анатольевич, хотел бы похвалить. Лидеры: Белгородская, Самарская, Владимирская, Воронежская, Пензенская, Тамбовская, Тульская, Мурманская, Ульяновская области, Удмуртская и Чеченская республики.”

Дмитрий Медведев подчеркнул, что к концу года на принципах жизненного цикла в России должен заключаться каждый десятый контракт на дорожные работы. Сегодня это около семи процентов.

СЕРГЕЙ МОРОЗОВ, ГУБЕРНАТОР УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

“Мы отдаем себе отчет в том, что если мы не перейдем на дороги жизненного цикла, то ничего не будет. Тогда получится опять, так сказать, абы как сделали, вроде сегодня

хорошо, а завтра начались трещины. А потом опять, так сказать, начинается опять сначала всё.”

Среди инноваций, представленных на ульяновском стенде – дороги из углепластика. Как пример, композитный мост в Карсунском районе. За три года эксплуатации переправа доказала, что технологии, которые ранее применяли разве что в авиастроении, достойны тиражирования в масштабах всей России.

<https://gtrk-volga.ru/2019/10/18/forum-doroga-2019/>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; ДИТРИХ РАССКАЖЕТ СЕНАТОРАМ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА ПО БЕЗОПАСНЫМ ДОРОГАМ

Глава Минтранса Евгений Дитрих на заседании Совета Федерации 23 октября в рамках «правительственного часа» расскажет сенаторам о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», говорится на сайте верхней палаты.

Также в повестке дня сенаторов — ратификация ряда международных документов, в том числе Соглашения о совместной деятельности государств-участников СНГ в области мирного использования космического пространства, протоколов к соглашениям с Таджикистаном и Киргизией о сотрудничестве в сфере поставок нефтепродуктов.

Парламентарии обсудят законы, направленные на усиление защиты прав граждан-участников строительства, установление административной ответственности за производство и оборот порошкообразной спиртосодержащей продукции.

Состоится «Час субъекта РФ», перед сенаторами выступят губернатор Томской области Сергей Жвачкин и председатель законодательной думы этого региона Оксана Козловская.

<https://realty.ria.ru/20191018/1559941291.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2019.10.21; КРАСНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ: РОССИЯ И ЕГИПЕТ ГОТОВЯТСЯ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ ПОЛЕТОВ; КАИР РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОСЛЕ ВСТРЕЧИ ПУТИНА И АС-СИСИ В СОЧИ

Президенты Египта и России обсудят восстановление авиасообщения между курортами Шарм-эш-Шейха, Хургады и российскими аэропортами во время саммита Россия–Африка в Сочи 23–24 октября. Об этом «Известиям» заявили в посольстве Египта в России. Там также отметили, что с большим оптимизмом смотрят на переговоры двух лидеров, велика надежда на то, что после их встречи полеты запустят. Источник в российских дипломатических кругах подтвердил: этот вопрос будет решен в самое ближайшее время.

Курортный оптимизм

Президент Египта прилетит в Сочи 23 октября, чтобы открыть форум Россия–Африка, — самый масштабный проект Москвы на африканском направлении со времен СССР — на него придут лидеры 47 стран континента. Абдель Фаттах ас-Сиси вместе с Владимиром Путиным станет сопредседателем форума.

Выбор египетского лидера на столь почетную роль неслучаен — Каир остается самым большим и надежным торговым партнером Москвы в Африке: страна — крупнейший импортер нашей пшеницы, недалеко от египетского города Порт-Саид возводится первая и пока единственная на континенте российская АЭС, РЖД готовится модернизировать железные дороги республики и поставлять пассажирские вагоны.

Есть большая надежда на то, что по итогам двусторонней встречи двух лидеров Россия и Египет восстановят полеты на синайские курорты. Об этом «Известиям» заявили в посольстве арабской республики в Москве.

— Мы с большим оптимизмом смотрим на предстоящие переговоры двух лидеров. Последняя проверочная комиссия подтвердила, что всё в Египте налаживается хорошо. Это дает предпосылки к тому, что во время встречи будет принято положительное

решение по данному вопросу. С египетской стороны все условия выполнены, — подчеркнули в диппредставительстве.

Источник «Известий» в дипломатических кругах РФ подтвердил, что авиасообщение может быть восстановлено в самое ближайшее время. По его словам, сейчас в профильных ведомствах обеих стран прорабатываются детали будущего соглашения.

Аналогичную позицию ранее в интервью «Известиям» выразил и замглавы МИД РФ Сергей Вершинин. Дипломат заявил, что российская и египетская делегации обсудили этот вопрос на полях Генассамблеи ООН, и подчеркнул, что полеты могут возобновить в самое ближайшее время.

Полеты из России в Хургаду и Шарм-эль-Шейх хотят восстановить до начала турсезона. Как заявил «Известиям» вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин, после принятия решения на высоком уровне понадобится всего около месяца на то, чтобы полностью восстановить сообщение из российских городов и поставить его на отлаженный поток.

— Другой вопрос, конечно, в том, что программы туристические на осенне-зимний период уже сверстаны. Но думаю, это не станет большой проблемой, борта перенаправим, спрос на Египет по-прежнему есть, и он высок, — отметил эксперт.

В Росавиации на запрос «Известий» ответили, что не комментируют восстановление сообщения с Египтом.

Оптимизм египетского посольства несколько омрачается сообщениями от российского Минпромторга — глава ведомства Денис Мантуров находился с официальным визитом в Каире 10–11 октября, где встречался с ас-Сиси и отметил: у России по-прежнему остаются вопросы. При этом он подчеркнул, что в ближайшее время будет контрольное посещение. В министерстве не смогли предоставить комментарий в ответ на запрос «Известий», уточнив, что не занимаются данным вопросом.

Терроризм на медленном огне

Несмотря на оптимистичные прогнозы, нельзя сбрасывать со счетов главную причину, побудившую Москву закрыть курорты Синая — 31 октября 2015 года рейс российской авиакомпании «Когалымавиа» потерпел крушение в результате взрыва самодельного устройства. Погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа.

Террористическая угроза в республике снята, но по-прежнему остается на медленном огне, заявил «Известиям» востоковед Роланд Биджамов. На севере Синая в районе города Эль-Ариш действуют боевики группировки «Велайет Синай», присягнувшие на верность ИГИЛ (запрещено в РФ). В конце сентября ситуация обострилась — террористы устроили засаду местным силовикам, в атаке погибли семь египетских солдат и один гражданский. В ответ Каир провел военную операцию, ликвидировав 15 боевиков.

— Купированию угрозы способствовали жесткие действия египетской власти, основная база террористов на Синае подавлена, все организации ушли в подполье. Тем не менее полностью гарантировать, что теракты не будут случаться, — невозможно, — признал эксперт. — Ситуация в целом находится под контролем, но спящие ячейки остаются.

Египет начал активную борьбу против ячеек ИГИЛ в феврале 2018 года, операция затронула провинции Северный Синай, дельту Нила и регион Западная пустыня. Помимо этого, в августе 2019 года правительство выделило Синаю \$315 млн с тем, чтобы обеспечить социально-экономическую стабильность в регионе. Москва видит усилия страны по борьбе с террористами и делает шаги вперед — так, в январе 2018 года **Владимир Путин** подписал указ о восстановлении рейсов из России в Каир.

Кроме того, в регионе высока концентрация палестинских беженцев из сектора Газа — на севере полуострова оборудован погранпереход Рафах, через который в анклав идут поставки продовольствия и медикаментов. Это единственный гражданский КПП в Газе, не контролируемый Израилем. Однако помимо официальных каналов есть незаконные тоннели, через которые, если верить израильским источникам, в Газу ввозится в том числе

оружие. Однако, по мнению Роланда Биджамова, «Хамас» не станет чинить теракты в Египте, особенно в районе туристических мест, поскольку не заинтересован в эскалации отношений.

— Хотя во время «арабской весны» «Хамас» принимал весьма активное участие в протестах, нападал на тюрьмы, освобождал заложников, — напомнил эксперт. — Но в данный момент им не нужно обострение с Каиром.

Тем не менее, по мнению советника руководителя РИСИ, востоковеда Елены Супониной, напряженность на севере Синая не должна стать препятствием для возобновления полетов — учитывая, что Египет на самом высоком уровне дает гарантии безопасности российских туристов.

— Основная причина приостановки сообщения — недостаточная техническая оснащённость аэропортов республики — была высока вероятность проноса на борт запрещенных веществ. Однако за последние несколько лет египтяне усердно потрудились над тем, чтобы исправить эту ситуацию, российские инспекции признают, что изменения действительно есть, — отметила эксперт. — Стопроцентную гарантию никто не даст, учитывая, что террористы выходят на поверхность даже в Европе.

Золотой континент

В последний раз президент Египта был с визитом в России ровно год назад и тоже в Сочи. Тогда стороны с удовлетворением отметили рост товарооборота — в 2017-м на 62%, в 2018-м — на 14%. Но не экономикой единой — Каир остается важнейшим партнером Москвы и в политическом плане. Египет разделяет позиции России по Сирии, настаивая на возвращении Дамаска в Лигу арабских государств и поддерживая призывы соблюдать территориальную целостность САР.

Восстановление полетов стало одной из основных тем переговоров **Путина** и ас-Сиси в Пекине в апреле этого года. Не обошли стороной этот вопрос и главы МИД двух стран на встрече в кулуарах Генассамблеи ООН в конце сентября.

Саммит Россия–Африка по замыслу его инициаторов станет прологом к триумфальному возвращению Москвы в этот регион, своего рода продолжением российского поворота на восток с поправкой на юг. В 2018 году товарооборот РФ и континента вырос на 17% и достиг \$20,4 млрд. Основные партнеры — Алжир, Египет, Кения, Кот-д'Ивуар, Марокко, Нигерия, Сенегал, Судан, Тунис и Южная Африка.

Мероприятие пройдет в Сочи, и это, судя по всему, задумано с тем, чтобы не шокировать южных гостей реалиями российского октября.

Помимо Абдель Фаттаха ас-Сиси придут также главы Нигерии и ЮАР, крупнейших экономик континента, и многие другие лидеры, большая часть которых посетит Россию впервые. Организаторы саммита заявили, что свое участие подтвердили лидеры 47 из 54 африканских государств.

Помимо саммита лидеров в Сочи пройдет инвестиционный форум, на который придёт свыше 3 тыс. инвесторов из Африки.

<https://iz.ru/933713/elnar-bainazarov/krasnye-perspektivy-rossiia-i-egipet-gotoviatsia-k-vozobnovleniiu-poletov>

ТАСС; 2019.10.18; МИНТРАНС: СРОКИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ ЗАВИСЯТ ОТ ЕГИПЕТСКОЙ СТОРОНЫ

Сроки возобновления чартерного сообщения между РФ и Египтом зависят от египетской стороны. Об этом журналистам сообщил **заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик**.

«Это зависит от египетской стороны, - сказал он. - Это вопрос в рамках нашего внимания. После поездки туда нашей комиссии мы направили нашим египетским коллегам некие предложения, они над ними сейчас работают. Как только они ответят, что готовы ответить

на поставленные вопросы, мы внимательно изучим ситуацию, и после этого будут приняты решения».

Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров рассказал журналистам, что он и президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси на переговорах в Каире затронули вопрос возобновления чартерного авиасообщения между странами. Он отметил, что пока еще сняты не все вопросы, связанные с безопасностью в египетских аэропортах.

Авиасообщение между Египтом и Россией было прервано в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт.

Сейчас авиасообщение открыто только для регулярных рейсов между Москвой и Каиром. Чартерные полеты на курорты, в частности, в Шарм-эш-Шейх и Хургаду, до настоящего времени не восстановлены.

<https://tass.ru/ekonomika/7011587>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ, ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА, АРТУР ТОПОРКОВ; 2019.10.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ПРИВАТИЗАЦИИ РЯДА КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; МИНИСТЕРСТВА НЕ ХОТЯТ РАССТАВАТЬСЯ С АКТИВАМИ

Несколько крупных компаний, приватизация которых обсуждалась в правительстве, не войдут в список на 2020–2022 гг., сообщила **замминистра** экономического развития Оксана Тарасенко «Интерфаксу»: «Алроса», «Росспиртпром», «Зарубежнефть», «Первый канал», Государственная транспортная лизинговая компания. Из крупных в списке остаются «Совкомфлот», Объединенная зерновая компания (ОЗК), рассматриваются и «**Аэрофлот**», Новороссийский морской торговый порт, РЖД.

Продажа долей в крупных компаниях наталкивается на нежелание чиновников расставаться с активами, следует из слов Тарасенко. **Минтранс**, к примеру, не поддерживает приватизацию 1,17% «**Аэрофлота**» (у государства 51,17% компании, 3,5% принадлежит «Ростеху»). Сейчас нет ни структурных, ни конъюнктурных предпосылок для продажи, сказал представитель министерства. Улучшить структуру частного инвестиционного капитала такая сделка не поможет, но может привести к потере контроля государства над компанией, объяснил он, но не комментировал ситуацию с портом и РЖД.

Минсельхоз, по словам Тарасенко, выступил против снижения доли государства в ОЗК до 25% плюс 1 акция (у государства 50% плюс 1 акция, остальное у ВТБ) – об этом в июне просил президента России **Путин** президент ВТБ Андрей Костин. ОЗК стоит в плане на приватизацию на 2017–2019 гг., но процесс фактически остановлен, жаловался банкир. Минсельхоз это не поддерживал, но Костин недавно обратился с тем же предложением к правительству: госбанк хотел бы сам принять участие в приватизации компании. ВТБ создает национального зернового лидера: он приобрел 75% зернотрейдера «Мирогруп ресурсы», у него 33,7% в Новороссийском комбинате хлебопродуктов (подконтролен ОЗК), 100% Новороссийского зернового терминала и 50% плюс 1 акция «Рустранскома» (владеет крупнейшим оператором зерновозов).

Снижение доли государства на зерновом рынке нецелесообразно, категоричен представитель Минсельхоза, ОЗК – стратегически важное предприятие, у него развитая инфраструктура и собственные портовые мощности.

В «Алросе» долю снижать не готово правительство Якутии, сказала Тарасенко. Сейчас у Росимущества 33% акций компании, у Якутии – 25% плюс 1 акция и еще 8% у якутских улусов. «Ведомости» направили запрос в правительство Якутии, но не получили ответа.

«Мы воспринимаем включение крупных компаний в план как своего рода попытку начать диалог между бизнесом, органами власти, компаниями и инвесторами», – сказала Тарасенко.

Средняя и малая приватизация стремятся к нулю, признала замминистра. Многие активы из нынешнего трехлетнего плана перейдут в новый – за исключением банкротящихся компаний или подлежащих ликвидации. Но министерство намерено сделать приватизационный план выполнимым и установить KPI для ведомств и агентов по аналогии с контролем за внедрением ключевых показателей эффективности в госкомпаниях, заявила Тарасенко.

Программа приватизации, конечно, нужна более амбициозная, сказал первый зампред правительства Антон Силуанов: составить список компаний, в том числе крупных, которые не определяющие и не ключевые, где можно вполне освободиться от долей участия, например в нефтегазовой отрасли и банковском секторе.

В 2018 г. федеральный бюджет получил от приватизации 12,8 млрд руб. В ближайшие три года эти его доходы должны составить 18,5 млрд руб. (в эту сумму не включены поступления от возможной продажи долей в крупных активах) и стать одним из источников финансирования нефтегазового дефицита. В 2020 г. на это заложено 11,3 млрд руб., в 2021 и 2022 гг. – всего по 3,6 млрд руб. Нефтегазовый дефицит, как ожидается, составит около 21 трлн руб., и финансировать его Минфин намерен преимущественно внутренними заимствованиями. Амбициозные планы приватизации редко исполняются, замечает эксперт Экономической экспертной группы Александра Суслина. Бюджет составляется так, чтобы, даже если приватизация совсем не состоится, это не сказалось на его доходах и расходах, говорит она.

Интерес к приватизации крупных компаний у инвесторов есть, считает генеральный директор УК «Спутник» Александр Лосев. Минфин проявляет настойчивость и добивается от госкомпаний повышения дивидендов, что нравится инвесторам, контроль государства в таких условиях всех устраивает, рассуждает он. Именно сейчас и государству, и текущим держателям выгоднее статус-кво: отсутствие избыточной доли акций в свободном обращении, контроль Минфина за дивидендами, государственная защита ключевых компаний от излишних рисков.

Задача сократить госсектор и не ставится, сокращать уже особо нечего, считает Тарасенко. Приватизация, в теории, способ не только снизить долю государства в экономике, но и привлечь иностранных инвесторов, а с ними – передовые технологии, говорит главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова, но сейчас вряд ли можно вести речь о продаже государственных активов иностранцам.

Частный бизнес эффективнее государственного, объясняет смысл приватизации Александр Бранис из Prosperity Capital Management, но Россия добилась значительных успехов в управлении госкомпаниями. Активы в стране дешевы, деньги стране не нужны, неудивительно, что у правительства нет желания продавать, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/18/814104-pravitelstvo>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/18/10/2019/5da9dd799a7947b59cbf20f3>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.21; КРУИЗНЫЙ ФЛОТ ЗАПЛЫВАЕТ В БЮДЖЕТ; МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ОБСУДИЛА ПОТРЕБНОСТИ В ЕГО ГОСПОДДЕРЖКЕ

Как выяснил “Ъ”, вице-премьер Юрий Борисов рекомендовал Минпромторгу вновь внести в правительство предложение выделить 105 млрд руб. на программу льготного лизинга судов. Такой подход обсуждался в ходе заседания Морской коллегии. Ранее Минфин отказался включить подобные расходы в бюджет на 2020–2022 годы. Также на Морской коллегии обсуждалось увеличение бюджетных выплат по судовому

утилизационному гранту, чтобы стимулировать обновление круизного флота, средний возраст которого составляет 45 лет. Эксперты полагают, что без дополнительной господдержки массовое строительство круизных судов невозможно.

Минтранс, Минпромторг и Российская палата судоходства (РПС) выступили за продление и пролонгацию программы льготного лизинга для строительства круизных пассажирских судов, рассказали “Ъ” собеседники, присутствовавшие на заседании Морской коллегии 18 октября. Речь идет об увеличении сроков лизинга с 18 до 25 лет по ставке 2,5%. Всего на 2020–2022 годы в бюджете на льготный лизинг заложено по 5 млрд руб. в год. При этом Минпромторг заявлял о необходимости значительно увеличить объем программы, до 105 млрд руб. на три года (см. “Ъ” от 18 сентября), однако в бюджет эта идея не попала. По словам источников “Ъ”, в рамках Морской коллегии Юрий Борисов предложил Минпромторгу повторно обратиться в правительство с данным предложением. Также **Минтранс** и РПС настаивали на увеличении сумм выплат по судовому утилизационному гранту (выплачивается при заказе в РФ нового судна взамен старого) до 50% от стоимости нового судна и увеличении объема бюджетных средств, выделяемых на него ежегодно (см. “Ъ” от 4 июля). В бюджете на 2020–2022 годы на эту меру заложено по 500 млн руб. в год, а размер гранта для пассажирских судов ограничен 15%. Кроме того, как следует из материалов РПС, палата предлагает разработать меры, направленные на строительство серий круизных судов по госзаказу с последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоходным компаниям-туроператорам. Сейчас фактически на такую схему переведено строительство для Московского речного пароходства «Петра Великого» — первого круизного судна, заложенного в постсоветское время (см. “Ъ” от 1 июля). С его учетом на верфях РФ строится четыре круизных судна.

Рост круизного туризма существенно сдерживается изношенностью причалов, старением флота, а также низким уровнем воды на отдельных участках рек, заявил по итогам заседания коллегии вице-премьер Юрий Борисов. Средний возраст эксплуатируемых судов — 45 лет, уточнил вице-премьер. В прошлую навигацию внутренним водным транспортом перевезено более 12 млн пассажиров, из них на туристических маршрутах — почти 300 тыс., рассказал господин Борисов. Выступая на заседании Морской коллегии, глава **Росморречфлота Юрий Цветков** отметил, что темпы выбытия старого флота превышают ввод нового, в связи с чем для удержания доли рынка на уровне 400 тыс. туристов необходимо строительство не менее 20 современных теплоходов.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что без продления сроков программы льготного лизинга до 25 лет и увеличения размера утильгранта с 15% до хотя бы 30–35% (что потребует увеличения объемов финансирования из бюджета как минимум до 2 млрд руб. в год) запустить программу обновления флота и серийного строительства круизных судов на российских верфях невозможно. Он полагает, что целесообразно было бы поддерживать именно серийное строительство уже существующих проектов судов, в том числе с возможным прямым госфинансированием или участием государственных лизинговых компаний и последующей передачей судов в операционный лизинг.

<https://www.kommersant.ru/doc/4132882>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.19; ПРИХОДЬКО РАССКАЗАЛ О ПЕРЕГОВОРАХ РОССИИ И СЕРБИИ ПО ПОСТАВКАМ SSJ100

РФ и Сербия ведут переговоры по обновлению флота национального авиаперевозчика Air Serbia российскими самолетами Sukhoi Superjet 100, также Белграду могут быть интересны среднемагистральные MC-21, заявил журналистам первый замглавы аппарата правительства РФ Сергей Приходько в преддверии визита премьер-министра Дмитрия **Медведева**.

«Вопрос поставки воздушных судов российского производства в Сербию обсуждается в различных форматах. В частности, АО «Гражданские самолеты Сухого» ведет

взаимодействие с сербским национальным авиаперевозчиком Air Serbia по вопросу обновления флота авиакомпании за счет закупки российских самолетов Sukhoi Superjet 100», - сказал он.

По его словам, также стороны прорабатывают возможность размещения центра послепродажного обслуживания Sukhoi Superjet 100 на базе ремонтного предприятия «ЮАТ-Техника» в международном аэропорту имени Николы Теслы в Белграде. Он рассказал, что в июне предприятие завершило сертификацию деятельности по техническому обслуживанию этих самолетов в соответствии с требованиями Европейского агентства авиационной безопасности, обучение персонала и оснащение ангара.

«Что касается МС-21, то в перспективе данный тип самолетов может заинтересовать национального авиаперевозчика Air Serbia», - заключил Приходько.

МС-21-300 - ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020 год. На серийное производство предполагается выйти в 2021 году. Первым эксплуатантом нового воздушного судна, предположительно, станет компания «Аэрофлот».

<https://ria.ru/20191019/1559959887.html>

ТАСС; 2019.10.18; ВЛАСТИ РЕГИОНОВ МОГУТ НАДЕЛИТЬ ПРАВОМ ШТРАФОВАТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Право штрафовать водителей грузовиков и компании-перевозчики за нарушение правил грузовых перевозок могут передать региональным властям и **Ространснадзору**, сообщил в ходе круглого стола на выставке «Дорога-2019» заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Александр Проходцев.

«**Минтрансом** России подготовлен проект федерального закона, предусматривающий передачу полномочий МВД по статье 12.21.1 КоАП РФ («Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства - прим. ТАСС) **Ространснадзору** - на автомобильных дорогах федерального значения, и субъектам Российской Федерации - на остальных дорогах», - сказал Проходцев.

Замглавы департамента уточнил, что в ближайшее время законопроект будет передан в правительство РФ для последующего вынесения документа на рассмотрение Государственной думы России.

Международная специализированная выставка «Дорога-2019» проходит в Екатеринбурге с 16 по 18 октября, это крупнейшее мероприятие дорожной отрасли в году. В первый день состоится пленарное заседание - всероссийский семинар-совещание «Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»: горизонт задач на 2020». Среди других ключевых тем - обеспечение безопасности дорожного движения, внедрение интеллектуальных транспортных систем, применение новейших технологий и материалов. Всего в выставке принимают участие более 6 тыс. участников и представители более 200 компаний, задействованных в транспортной сфере и занимающихся дорожной инфраструктурой.

ТАСС; 2019.10.18; «ОПОРА РОССИИ» ПРЕДЛОЖИЛА СТРОИТЬ ПРИДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРОГО ПО СХЕМЕ ПЛАНИРОВАНИЯ

Общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «Опора России» предложила придать схеме территориального планирования - документу, в котором описаны планы по развитию всех видов транспорта, - основополагающий статус при выдаче разрешения на строительство придорожных объектов. Об этом

сообщил в четверг вице- президент организации Глеб Киндер на выставке «Дорога - 2019».

«Генеральная схема разработана в 2013 году, она периодически изменяется, но не является

основным документом, по которому ведется фактическая деятельность бизнеса, который выходит на трассы. Статус документа - рекомендательный, много идет вразрез с генеральной схемой, она должна иметь статус основополагающей. Сейчас получается, что построен объект согласно схеме, а через несколько лет возникает другой аналогичный объект, и срок окупаемости первого срывается», - сказал он.

Киндер добавил, что расположение объектов согласно схеме позволит, в первую очередь, защитить интересы бизнесменов и инвесторов. «**Федеральное дорожное агентство** или региональные органы власти рассчитывают поток, знают потребности, сроки проведения ремонтных и строительных работ», - отметил он, уточнив, что благодаря этому удастся избежать строительства нерентабельных объектов.

ТАСС; 2019.10.18; НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ИЛИ ПРОВЕРЕННЫЕ МАТЕРИАЛЫ. КАК УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Современные дорожно-строительные материалы должны увеличить качество покрытия, а также учесть перепады погоды, считают эксперты. Однако отдельные специалисты уверены, что качественные дороги в России можно строить и по классическим технологиям с использованием проверенных природных материалов, но нужно строго соблюдать строительные регламенты. ТАСС узнал мнение участников конференции «Fibromix - композиционные строительные материалы и конструкции в современном строительстве», проходящей в Петербурге.

Среди современных материалов, которые должны улучшить качество дорожного покрытия, называются, в частности, фиброармированные бетоны, то есть такие, в которых кроме традиционных наполнителей (песка и щебня) добавляется стекловолокно, стальные или полимерные волокна, которые существенным образом улучшают свойства материала. Материал пока не нашел широкого применения в России, но используется в Великобритании, Германии, Японии и США.

«Мы много внимания отводим результатам исследования фиброармированных материалов, в первую очередь бетона. Это материалы, армированные волокнами. Если говорить о дорогах, введение этих волокон, позволяет повысить их эксплуатационные качества и такие характеристики материалов, как ударостойкость, износостойкость», - сказал ТАСС заведующий кафедрой технологии строительных материалов и метрологии Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета Юрий Пухаренко.

По его словам, ударостойкость при введении волокон в бетон можно увеличить в десятки раз, стираемость дорог из таких материалов снижается в разы.

«Это характеристики, которых мы достигаем и которые могут быть применены в дорожном строительстве. Кроме того, введение волокон в различные строительные смеси позволяет улучшить такие свойства, как морозостойкость, непроницаемость», - отметил собеседник.

Перепад температур

Другим важным условием повышения качества дорожного покрытия эксперты называют применение материалов, рассчитанных на большой перепад температур. «Одно дело европейские условия эксплуатации, другое - наши, интервал температур от минус 40 до плюс 60 - это 100 градусов, соответственно, материал должен эластично работать, и здесь нужно подбирать необходимые рецептуры», - считает заведующий кафедрой строительных материалов Казанского государственного архитектурно-строительного университета Альфред Сулейманов.

Собеседник отметил, что в его вузе проводятся испытания новых материалов, а также вырабатываются предложения по нормативным требованиям к ним. При этом, по его словам, строительная отрасль довольно консервативная в отношении использования новых материалов, что объясняется требованиями надежности и безопасности их использования.

«Есть классические материалы - бетон, камень, металл. Они годами подтвердили свои свойства, а когда новый материал, необходимо получить его эксплуатационные характеристики, это можно сделать только в результате моделирования в лабораторных условиях, и мы как раз разрабатываем методики, стандарты по оценке эксплуатационных характеристик новых материалов», - пояснил он.

Соблюдение норм строительства

Пока современные материалы только проходят тестирование и апробацию, дорожные строители используют существующие технологии. При этом благодаря **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» только в 2019 году в РФ планируется отремонтировать 11 тыс. км дорог.

По мнению академика Российской академии архитектуры и строительных наук (РААСН), профессора НИИ Академии развития строительного комплекса Евгения Чернышова, существующим технологиям по силам справиться с задачами, поставленными перед регионами по **нацпроекту**. Однако для этого нужно жестко соблюдать нормы дорожного строительства.

«Национальный проект - это проект, который нужен, может быть, более других сейчас», - уверен он. Собеседник считает, что в России в настоящее время строится крайне мало дорог, он выразил надежду, что реализация **нацпроекта** сможет изменить ситуацию.

«Допустим, в Китае неизмеримо большие объемы строительства автодорог, это сразу создает инфраструктуру для развития народного хозяйства, для развития комплексов. Нужны магистральные дороги, а также дороги, которые соединяют областные центры, а от них уже должна разветвляться сеть местных, муниципальных дорог», - пояснил Чернышов.

Вторая международная научно-практическая конференция «Fibromix - композиционные строительные материалы и конструкции в современном строительстве» проходит на площадке Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета с 16 по 18 октября. В рамках нее ученые обсуждают инновационные стройматериалы и актуальные проблемы их применения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7016026>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «АВТОДОР» БУДЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО М-11 ДО 130 КМ/Ч ПОЭТАПНО

Госкомпания «Автодор» будет поэтапно увеличивать до 130 км/ч скоростной режим на всем протяжении планируемой к вводу до конца 2019 года скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург», сообщил председатель правления госкомпании Вячеслав **Петушенко**.

«Это дорога, по которой можно будет двигаться со скоростью 110 км/ч. Мы с Михаилом Черниковым (начальником управления по обеспечению дорожного движения МВД) обсуждали вопрос поэтапного увеличения скоростного режима до 130 км/ч. Можно будет за пять с половиной часов доехать от Москвы до Санкт-Петербурга. В этом году дорога будет завершена», - приводит пресс-служба «Автодора» слова **Петушенко** на пресс-подходе по итогам специализированной выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге.

Как отмечает «Автодор», глава управления безопасности дорожного движения Михаил Черников поддержал работу госкомпании по повышению скоростного режима в ходе прошедшего на полях выставки межведомственного совещания, посвященного безопасности дорожного движения.

Петушенко также напомнил, что в ноябре планируется завершить строительно-монтажные работы на последнем, восьмом, этапе строительства М-11 (участок с 646-684 км, проходит по территории Тосненского района Ленинградской области и Санкт-Петербурга). «В середине ноября заканчиваем строительно-монтажные работы - и к исходу ноября этот участок будет открыт», - приводит «Автодор» его слова.

В настоящее время на дороге М-11 «Москва-Санкт-Петербург» скоростной режим до 110 км/ч установлен на всех платных участках, кроме обхода Вышнего Волочка (258-334 км), где скорость доведена до 130 км/ч.

Ранее «Автодор» сообщал, что движение на всем протяжении платной трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» должно открыться до конца 2019 года.

Строительством трассы занимается ООО «Магистраль двух столиц» - консорциум, созданный в июле 2013 года банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Vinci Concessions S.A.S. 18 ноября 2014 года консорциум заключил с РФ в лице ГК «Автодор» концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомагистрали М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участках 543-646 км и 646-684 км общей протяженностью 137,6 км.

В соответствии с концессионным соглашением, консорциум принимает на себя обязательство построить участок автодороги, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание, а также сбор платы за проезд по участкам, которые будут переданы компании в долгосрочную аренду.

Платная автомагистраль М-11 прокладывается в дополнение к автомобильной дороге М-10 «Россия» по территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Ее общая протяженность составляет 669,8 км.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7016964>

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-skorostnoj-rezim-do-130-kmc-na-trasse-m-11-budet-povysatsa-poetapno>

ТАСС; 2019.10.18; ВЛАСТИ МОРДОВИИ РАССЧИТЫВАЮТ ЗАВЕРШИТЬ РЕМОНТ 146 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В НОЯБРЕ

Власти Республики Мордовия планируют завершить ремонт 118,5 км автомобильных дорог регионального значения и 27,2 км автомобильных дорог местного значения по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в ноябре 2019 года, сообщил в пятницу ТАСС первый заместитель председателя правительства - министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Мордовии Виктор Цыганов.

Заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов на заседании проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в конце сентября сообщил, что в ряде регионов есть сложности с заключением контрактов на реконструкцию дорожных долгостроев, особую тревогу вызывают Мордовия, Еврейская АО и Иркутская область.

«[Сложности возникали] на этапе контрактации в связи с вопросами бюджетной обеспеченности. На мой взгляд, в итоге мы достаточно неплохо завершаем программу. В настоящее время общая протяженность введенных в эксплуатацию дорог составляет 88,5 км (60%), также завершены работы по двум участкам, ранее являющимся местами концентрации ДТП. Практически все незавершенные объекты имеют высокую степень готовности к сдаче - работы по ремонту дорожной «одежды» завершены, ведутся работы по обустройству участков автомобильных дорог, большинство из этих объектов будут сданы в эксплуатацию в течение этого месяца, и лишь сдача нескольких запланирована на ноябрь текущего года», - сказал Цыганов.

Он уточнил, что в республике активно идет приемка выполненных работ. «Мы тщательно принимаем работы, чтобы избежать брака, изучаем отзывы жителей о качестве

выполненных работ, следим за благоустройством», - отметил Цыганов. По его словам, всего по **нацпроекту** в Мордовии в 2019 году планируют отремонтировать 118,5 км автомобильных дорог регионального значения, в том числе 23 км в Саранской городской агломерации, а также 27,2 км автомобильных дорог местного значения. В настоящий момент сдано в эксплуатацию 22 участка дорог региональной сети протяженностью 66,4 км (56% от 118,5 км), 18 участков автодорог местного значения протяженностью 22,1 км (81% от 27,2 км) и участок федеральной сети протяженностью 11,4 км.

В октябре, по словам Цыганова, планируется открытие обходной дороги вокруг Саранска, на завершение строительства которой Мордовия получила более 258 млн рублей из федерального бюджета. По данным правительства республики, обходная дорога позволит разгрузить республиканский центр и вывести транзитный транспорт за пределы городской застройки. Всего в 2019 году на реализацию **нацпроекта** в регионе выделено более 2 млрд рублей, до 2024 года власти Мордовии рассчитывают отремонтировать и построить 1100 км дорог в республике.

<https://tass.ru/ekonomika/7015653>

ТАСС; 2019.10.21; ВЛАСТИ КРЫМА ЗАЯВИЛИ, ЧТО ЛИКВИДИРУЮТ ОТСТАВАНИЕ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ К 1 ДЕКАБРЯ

Отставание по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Крыму будет ликвидировано к 1 декабря этого года, поскольку погода позволяет вести дорожные работы в регионе. Об этом сообщил в пятницу ТАСС **министр транспорта** Республики Крым Сергей Карпов.

В среду премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** раскритиковал губернаторский корпус за слабые показатели реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По данным главы правительства РФ, менее чем на 50% выполнены работы в Забайкальском крае, Сахалинской области и Крыму.

«Смещение [сроков начала работ] на два с половиной месяца произошло. Мы не достигли показателей по времени, которые ставил перед нами федеральный центр: правительство РФ и **министерство транспорта**. Тем не менее, при проведении работ сейчас мы выйдем на конец года с достижением тех показателей, которые от нас требуются. На 1 декабря мы должны сдать все работы, которые в рамках **БКАД** выполняются», - сказал Карпов, добавив, что погода в Крыму позволяет вести дорожные работы в этот период.

Сроки начала работ сместились из-за того, что многие дороги, включенные в национальный проект, не были оформлены по российским законам, и муниципалитетам необходимо было взять их на баланс, пояснил Карпов. «На 30 мая у нас должны были быть все заключены госконтракты. Но мы не заключили, поскольку мы только к маю вышли на конкурсные процедуры, которые завершили в августе, в сентябре», - добавил он.

В крымском **Минтрансе** сообщили, что в 2019 году региону выделено более 2,3 млрд рублей по «дорожному» **нацпроекту**, а общий объем финансирования до 2024 года - свыше 32,8 млрд рублей. В региональный проект **БКАД** в рамках **нацпроекта** в этом году включены 63 дороги общей протяженностью более 176 км. Все дорожные контракты по ним на данный момент заключены, уточнили в министерстве.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-kryma-zayavili-chto-likvidiruyut-otstavanie-po-dorozhnomu-nacproektu-k-1-dekabrya>

ПРАЙМ; 2019.10.18; ВОСКРЕСЕНСКИЙ ДОЛОЖИЛ ПУТИНУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский доложил президенту России Владимиру **Путину** об экономическом развитии региона. В частности, на встрече с главой государства он рассказал о том, что благодаря скоростным поездам, связавшим Иваново с

Москвой, и также запуску ежедневного авиасообщения с Санкт-Петербургом в области активнее стали работать крупные инвесторы.

«Это привело к тому, что на нас внимательнее посмотрели крупные корпорации и создали уже свыше двух тысяч рабочих мест. Прежде всего речь идет о «Согазе» «Интер РАО», «Россетях»: эти компании перенесли часть компетенций из Москвы к нам в Иваново. А недавно договорились с холдингом «Технодинамика» - он на 25 процентов принадлежит «Ростеху» - о создании фактически парашютного кластера в городе Иваново на базе крупнейшего завода «Полет», - рассказал губернатор.

По его словам, это позволит увеличить выручку завода «Полет» примерно на 20%, также вырастет выручка смежного предприятия, которое занимается лентами для производства парашютов. Кроме того, в Иваново планирует переехать НИИ текстильных материалов. «То есть фактически, как говорят коллеги, от идеи до производства - все будет сконцентрировано в городе. Это позволит создать еще 150 рабочих мест», - добавил Воскресенский.

Губернатор также сообщил, что в регионе в этом году отремонтировано 378 километров дорог. Он напомнил, что правительство РФ приняло решение о включении восточного обхода города Иваново в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, и 7 июня уже начато проектирование объекта. Говоря о сфере сельского хозяйства, Воскресенский доложил о планах властей региона за пять лет вполнину сократить площади сельскохозяйственных земель, ранее выведенных из оборота. Также он сообщил о нескольких инвестиционных проектах в сфере АПК, которые планируется реализовать в ближайшее время.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; КРЫМ ДОГОВАРИВАЕТСЯ С ТАТАРСТАНОМ О ПОСТАВКАХ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ПОЛУОСТРОВ - АКСЕНОВ

Власти Крыма обсуждают с руководством Татарстана вопрос поставки нефтепродуктов из этой республики на полуостров, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов в пятницу в Симферополе на выездном «круглом столе» комитета Госдумы РФ по энергетике.

«Вопрос снижения розничных цен на топливо - однозначно есть ряд объективных и субъективных причин (для высоких цен в Крыму - ИФ). Наши коллеги (из правительства Крыма - ИФ) ездили в республику Татарстан, с Рустамом Нургалиевичем Миннихановым договорились, что будем формировать процесс стратегического партнерства в части поставки нефтепродуктов в республику Крым. Топливо в Татарстане на 10-15% по разным позициям дешевле, чем в республике Крым», - сказал Аксенов.

Вместе с тем он отметил, что «есть вопросы, связанные с тарифной политикой» ФГУП «Крымская железная дорога» (Симферополь, структура **Росжелдора**).

«Думаю, что при содействии коллег из федеральных органов власти найдем пути решения этих вопросов», - сказал Аксенов.

Ранее в пятницу председатель думского комитета по энергетике Павел Завальный отметил высокую стоимость бензина в Крыму.

«Проблемой является стоимость нефтепродуктов, превосходящая значительно цену на «материке», в частности, в Южном федеральном округе. Это раздражает людей», - отметил Завальный.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручал представить предложения по снижению цен на горюче-смазочные материалы в Крыму.

Определены новые компании, которые будут поставлять топливо в Крым, решаются вопросы логистики, сообщил позже вице-премьер Дмитрий Козак.

«Решения все найдены и в настоящее время реализуются. Я хочу отметить, что, в отличие от всей страны, на территории Крыма с нового года цены на бензин не росли, а на дизельное топливо выросли меньшими темпами, чем в среднем по России. Мы предприняли целый ряд мер, сейчас детали не буду раскрывать, но нашли новые

компании, которые будут поставлять топливо на Крымский полуостров. Сегодня решается логистическая проблема доставки топлива на Крымский полуостров. Я думаю, что в целом в Крыму нам удастся выровнять цены со среднероссийскими», - говорил Козак.

ТАСС; 2019.10.18; ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКЕ ОТКРЫЛИ НА ВОСТОЧНОМ ОБХОДЕ САРАНСКА

Строительство транспортной развязки завершено на дороге «Восточный обход Саранска», движение по ней открыто, сообщил в пятницу глава Мордовии Владимир Волков, выступая на торжественном собрании, посвященном Дню работников дорожного хозяйства.

«В этом году нам удалось завершить строительство ряда важнейших объектов дорожной инфраструктуры. Прежде всего, это Восточный обход города Саранска общей протяженностью 17,5 км. Благодаря стабильному федеральному финансированию досрочно открыто движение по транспортной развязке типа «лук» в районе тепличного комплекса», - сказал Волков.

По данным пресс-службы главы Мордовии, на завершение строительства транспортной развязки на обходе Саранска в 2019 году было предусмотрено финансирование из федерального бюджета в размере 258,3 млн рублей.

По словам Волкова, завершен также ремонт дороги Саранск - Рузаевка, работы на которой велись последние пять лет. Продолжается строительство дороги, которая напрямую свяжет два микрорайона Саранска - Светотехстрой и Химмаш. Кроме того, по словам Волкова, ведется строительство еще одного крупного проекта - обхода города Рузаевки протяженностью около 12 км и стоимостью более 2 млрд рублей.

Волков отметил, что несмотря на активную работу по ремонту дорог в республике, большое количество дорог находится в неудовлетворительном состоянии. «Особое внимание нужно обратить на проблемные объекты, связывающие населенные пункты с социальными объектами, школами, больницами и поликлиниками. [В настоящее время] за счет субсидий из дорожного фонда отремонтированы подъезды к 12 селам, продолжается ремонт 14 км дорог в девяти районах республики. Завершена реконструкция 13,5 км трассы от Дубенок до границ Ульяновской области, ремонт 5,5 км дороги Саранск - Кочкурово и 4 км полотна в Ковылкинском районе по направлению Рузаевка - Торбеево, мы привели в порядок самый разрушенный участок дороги Темников - Барашево - Теньгушево (протяженностью 4 км)», - отметил Волков.

Аварийные мосты

Серьезной проблемой для Мордовии, по словам Волкова, остается состояние мостов. «В Мордовии 45 объектов (или 13% всех мостов) находятся в аварийном и предаварийном состоянии. Состояние еще половины сооружений неудовлетворительное. Поэтому нужно оперативно готовить проектно-сметную документацию на ремонт этих объектов, чтобы на следующий год по максимуму включить их в федеральную программу», - сказал Волков.

Он рассказал, что в Саранске признаны аварийными и закрыты мосты на Северо-Восточном шоссе, горожанам приходится добираться из одного района города в другой по объездной дороге. «Благодаря большой работе в федеральных министерствах и ведомствах нам удалось решить вопрос с финансированием этих объектов. И сейчас нужно увеличить темпы строительных работ, сделать все возможное, чтобы Северо-Восточное шоссе было открыто в ближайшее время», - отметил глава Мордовии.

О реализации БКАД

Всего в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году в Мордовии планируют отремонтировать 68 участков дорог протяженностью 145 км. Как рассказал ТАСС первый заместитель председателя правительства - министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Мордовии Виктор Цыганов, в настоящее время общая протяженность введенных в эксплуатацию дорог составляет 88,5

км (60%), также завершены работы по двум участкам, ранее являющимся местами концентрации ДТП. По словам Цыганова, практически все незавершенные объекты имеют высокую степень готовности к сдаче, ведутся работы по обустройству участков автодорог, большинство из этих объектов будут сданы в эксплуатацию в течение этого месяца и лишь сдача нескольких запланирована на ноябрь текущего года.

По данным пресс-службы главы Мордовии, на строительство и ремонт дорог по **нацпроекту** в течение пяти лет в Мордовии будет направлено более 17,5 млрд рублей, предстоит отремонтировать 1100 км дорог и почти вдвое увеличить долю дорог, соответствующих нормативным требованиям. Также планируется в 2,5 раза снизить количество аварийно-опасных участков, уменьшить загруженность дорожной сети.

<https://tass.ru/ekonomika/7019155>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ НЕ СОГЛАСНЫ С ДАННЫМИ МИНТРАНСА ОБ УБЫТОЧНОСТИ МЕТРО

Власти Новосибирска, несмотря на негативную оценку **Минтрансом** РФ деятельности региональных метрополитенов, продолжат поддерживать подземку и лоббировать строительство новых станций, заявил журналистам мэр сибирского мегаполиса Анатолий Локоть.

Первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** в среду в Госдуме заявил, что метрополитен на сегодняшний день операционно не убыточен только в Москве, и, исходя из этого, **Минтранс** РФ считает более целесообразным развивать в регионах России наземный транспорт. По его словам, содержание, обслуживание и строительство метрополитенов - очень затратная вещь и «никакой город или регион, кроме одного, это дело не тянет».

«Метрополитен – это наша палочка-выручалочка. Он решает проблемы пробок и во время морозов создает комфортные условия перевозки пассажиров... Размашистые оценки в отношении региональных метрополитенов, что они все являются планово убыточными, неинтересными – это чересчур сильное обобщение. В этом отношении новосибирский метрополитен отличается в лучшую сторону», - заявил Локоть.

Он отметил, что работа метрополитена в Новосибирске является важным фактором решения транспортной проблемы, при этом метрополитен грамотно спланирован, хорошо реализован и эффективно работает. «Это единственный метрополитен за исключением московского, который не получает субсидий, дотаций из бюджета города, области и бюджетов других уровней. Он самостоятелен, самодостаточен и эффективен», - подчеркнул Локоть.

Он сообщил, что в 2016 году новосибирская подземка перевезла 79 миллионов пассажиров, в 2017 году – 80,2 миллиона, в 2018 – уже 83 миллиона, а в 2019 году ожидается пассажиропоток в 85 миллионов человек. При этом каждый год метрополитен самостоятельно без бюджетных денег капитально ремонтирует два поезда из четырех вагонов, а также сам ремонтирует рельсы.

«Все это при самом низком тарифе перевозок среди метрополитенов России. Проезд в новосибирском метрополитене стоит 22 рубля. В Казани – 27 рублей, в Самаре – 28, в Екатеринбурге – 32, в Москве – 55 рублей... Нам есть чем гордиться. Мы будем и дальше поддерживать наш метрополитен и направлять наши лоббистские возможности для того, чтобы изыскивать средства на дальнейшее развитие наших линий метрополитена и строительства новых станций», - добавил мэр.

<https://ria.ru/20191018/1559920995.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.18; РОМАН ЛАТЫПОВ: КАЖДАЯ СТАНЦИЯ МЕТРО БУДЕТ «ДОНАСТРОЕНА» ПОД ПАССАЖИРА

Открытие масштабного проекта Московского метро и РЖД — Московских центральных диаметров (МЦД) — состоится уже в конце этого года. Запуск диаметров призван существенно улучшить жизнь москвичей и жителей области не только за счет комфортных поездов и обновления инфраструктуры, но и с помощью более экономичной тарификации и сокращения интервалов движения поездов. Подготовка и интеграция метро и МЦД идут рекордными темпами, а метрополитен продолжает работать над обновлением инфраструктуры и инновационными способами оплаты проезда. О подготовке к запуску МЦД, сокращении продаж бумажных билетов, обновлении навигации и аукционах по продаже старых указателей в интервью РИА Новости рассказал первый заместитель начальника метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе ГУП «Московский метрополитен» Роман Латыпов.

— До запуска первых двух МЦД остается совсем немного, какова готовность к старту? Что остается доделать до запуска первых двух линий? И стала ли известна точная дата запуска первых двух диаметров?

— Мы ожидаем, что по первым двум диаметрам поезда МЦД поедут уже в конце этого года. С учетом того, что до запуска осталось всего несколько месяцев, мы работаем рекордными темпами.

Активная работа по подготовке к запуску проводится и в Московском метрополитене. Мы приступили к обновлению навигации в метро. Всего к запуску диаметров планируем обновить более 60 тысяч элементов, в том числе путевые полосы и лайтбоксы, первые совмещенные схемы метро и МЦД были размещены в тематическом поезде метро, который посвящен проекту МЦД. Ведется масштабная работа по интеграции метро и диаметров, к примеру, на станциях «Беговая» и «Тушинская» Таганско-Краснопресненской линии метро обновляют навесы над выходами со станций. Где это технически возможно, обустраивают теплые переходы между метро и МЦД, чтобы у пассажиров не было необходимости выходить на улицу, к примеру, такой переход соединит новую станцию МЦД-1 Славянский бульвар с одноименной станцией метро. Более 5,6 тысячи сотрудников транспортного комплекса проходят обучение, где им рассказывают о преимуществах МЦД, правилах проезда и тарифах, чтобы они могли помогать пассажирам ориентироваться в новом виде транспорта. Среди тех, кто проходит обучение, кассиры ГУП «Московский метрополитен», сотрудники Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП), консультанты стоек «Живое общение», сотрудники Ситуационного центра и склада забытых вещей, работники ГУП «Мосгортранс», кассиры и контролеры АО «Центральная ППК», сотрудники ГКУ «Организатор перевозок». Уже более полутора тысяч человек прошли это обучение.

Уже принято решение о переносе аппаратов по продаже билетов с маловостребованных станций метро на те станции, с которых можно будет пересесть на МЦД. Также будет обновлено ПО у более чем 1,5 тысячи автоматов по продаже билетов, чтобы в них можно было записать билет МЦД.

В целом, конечно, работы еще много, но мы идем в соответствии с графиком, а потому к концу года готовимся к запуску первых двух Московских центральных диаметров.

— Как будет рассчитываться стоимость, если пассажир едет из одной пригородной зоны в другую пригородную зону? Еще раз хотелось бы прояснить границы «Дальней» и зоны «Пригород»? Что входит в «Дальнюю» зону? И как будет суммироваться стоимость поездки от зоны «Пригород» до Москвы с пересадкой на наземный транспорт и на метро?

— Проезд на МЦД в «Центральной» зоне будет стоить как в метро, 38 рублей по тарифу «Кошелек» карты «Тройка». Границы «Центральной» зоны: МЦД-1 в границах станций «Марк» – «Сетунь», МЦД-2 в границах станций «Волоколамская» – «Остафьево».

Если мы говорим о тарифе «Пригород», то подразумеваем станции в границах МЦД, но за пределами «Центральной» зоны. Пассажир, который следует, к примеру, из Одинцово до Лобни (обе станции находятся в зоне «Пригород»), будет платить 45 рублей по тарифу «Кошелек» карты «Тройка». Если пассажир отправляется с железнодорожной станции, которая находится за пределами границ Московских центральных диаметров и на ней есть валидатор, например, от станции Звенигород, то он будет оплачивать поездку на МЦД по тарифу «Дальней» зоны картой «Тройка». При этом в начале пути у пассажира спишется только 23 рубля — стоимость поездки в границах одной зоны за пределами МЦД. Далее система отсчитывает среднее время в пути, через которое пассажир должен оказаться на первой станции диаметров, и отсчет времени бесплатной пересадки пойдет с этого момента. На станции прибытия пассажир использует «Тройку» для валидации на выход, и тогда у него спишется оставшая сумма за поездку: 23 рубля за каждую тарифную зону до границ МЦД (кроме первой зоны, за которую он уже оплатил в кассе при отправлении) + поездка из зоны «Пригород» — 45 рублей. При этом пересадка на наземный транспорт из зон «Пригород» и «Дальняя» будет оплачиваться по полному тарифу проезда на наземном транспорте Москвы – 38 рублей по карте «Тройка».

— Ранее вы говорили, что должен появиться тарифный калькулятор для расчета стоимости поездки по МЦД, когда он появится?

— Недавно у проекта МЦД появился свой официальный сайт mcd.mosmetro.ru. У каждого диаметра на сайте есть своя страница, она не только содержит всю информацию о маршруте, но и оформлена в его фирменный цвет. На странице каждого диаметра можно узнать о протяженности маршрута, количестве станций и пересадок. Также на сайте МЦД представлена подробная информация о павильоне МЦД и новом поезде «Иволга», который будет курсировать по первым двум диаметрам.

Маршрутизатор – это самый популярный раздел сайта уже сейчас. Только за сентябрь этот раздел посетили более 130 тысяч пользователей. Еще до запуска диаметров он позволяет пассажирам построить новые маршруты, увидеть, какие станции будут расположены в его районе и где появятся новые пересадки.

Скоро на сайте появится и тарифный калькулятор, с помощью которого пассажиры смогут рассчитать стоимость поездки по Московским центральным диаметрам. Мы почти закончили над ним работать и планируем презентовать его пассажирам до конца октября.

— Какие способы оплаты проезда будут работать на МЦД? Ранее сообщалось, что нельзя будет оплатить бумажными билетами «Единый». Будут ли доступны бесконтактные платежи? А будут ли тестировать на МЦД систему распознавания лиц, как в метро?

— Тарифные решения и способы оплаты на МЦД, которые приняты сейчас, актуальны для первых двух Московских центральных диаметров.

Помимо тарифа «Кошелек» карты «Тройка», в «Центральной» зоне МЦД пассажиры смогут использовать для оплаты проезда все билеты Московского метрополитена, которые записываются на «Тройку». Согласно тарифному меню 2019 года, это билеты на 60 поездок, 1 сутки, 3 суток, 30 дней, 90 дней и 365 дней.

Проезд на МЦД нельзя будет оплатить бумажным билетом «Единый», чип, используемый в этом бумажном носителе, технически не подходит для оплаты проезда на МЦД. Пассажиры, которые следуют в границах одной зоны и при этом не нуждаются в пересадке на метро, смогут оплатить проезд привычным бумажным билетом ЦППК.

Турникеты на станциях МЦД оборудуют терминалами для бесконтактной оплаты проезда. Для оплаты будут приниматься банковские картами платежных систем MasterCard, Visa, UnionPay и МИР и гаджетами с функцией Samsung Pay, Apple Pay, Google Pay, Mir Pay.

Что касается системы распознавания лиц, то сейчас Московский метрополитен совместно с ВТБ и Сбербанком проводит внутреннее тестирование возможности оплаты проезда с помощью биометрии. О результатах пока говорить преждевременно: требуется значительное время для доработки.

— Какие льготы будут действовать на МЦД? Будут ли льготы для студентов, школьников и пенсионеров? В данный момент льготы в электричках и московском метро разные.

— Да, действительно, льготы, которые сейчас действуют в метро и на железнодорожном транспорте, разные. При формировании тарифной системы для диаметров мы придерживались опыта метрополитена, и часть льгот, которые действуют в столичном метро, уже применены к МЦД.

На МЦД, как и в метро, будет бесплатный проезд для детей до 7 лет. Московские студенты и школьники также будут иметь льготы для проезда на МЦД. В «Центральной» зоне проезд будет осуществляться по абонементу, записанному на социальную карту учащегося, стоимость которого составит 395 рубля на 1 месяц и 1 185 рублей на 3 месяца. Перечень льготных категорий граждан для проезда на МЦД в зонах «Пригород» и «Дальняя» будет зафиксирован в отдельном нормативно-правовом акте правительства Московской области.

— Какой диаметр запустят следующим?

— После первых двух Московских центральных диаметров планируется запустить третий диаметр «Ленинградско-Казанский», который свяжет Зеленоград и Раменское. Пока он находится на этапе проектирования, и маршрут и параметры могут быть изменены.

— Каждая линия МЦД имеет свой собственный цвет и интересные названия: (МЦД-1 — цвета «физалис», МЦД-2 — «фуксия», МЦД-3 — «мякоть папайи», МЦД-4 — «ментол» и МЦД-5 — «зеленый луг».) Как выбирались такие необычные названия оттенков цветов? И почему выбор был остановлен именно на них?

— Навигация Московских центральных диаметров была разработана в соответствии базовыми принципами навигации метро и ОАО «РЖД». Для обозначения диаметральных маршрутов на карте метро и в городской навигации для них были выбраны соответствующие цвета.

Мы постарались выбрать уникальные и современные цвета, благодаря которым пассажиры смогут легко найти линии диаметральных маршрутов на карте метро. Цвета линий выбирались таким образом, чтобы они были контрастными по отношению к линиям метро и к друг другу, так как линии диаметров тоже имеют пересечения. Новые цвета линий МЦД также контрастны и на белом фоне городской навигации, и на темном фоне навигации РЖД.

Если учесть, что на карте метро появляются все новые линии подземки, обозначенные своим цветом, а сама карта стала уже очень пестрой, перед нами стояла задача — выбрать такие цвета, которые пассажир не только быстро запомнит, но и будет легко отличать от диаметральных маршрутов на карте метро. Чтобы усилить их узнаваемость, мы придумали для них звучные, «говорящие» названия, никто не скажет, что МЦД-2 «розовый», ведь «фуксия» звучит точнее и ярче.

— Планируется ли давать уведомления о запуске МЦД по примеру с запуском Некрасовской линии? В метро уже объявляют о том, что скоро здесь будет пересадка на МЦД. А как и где еще будут уведомлять пассажиров и как будут уведомлять непосредственно в день запуска? Планируется ли, например, рассылка смс-уведомлений?

— Сейчас и в метро, и в наземном транспорте, маршруты которого проходят вблизи станций первых двух диаметров, звучит аудиосообщение о будущей пересадке на МЦД-1 или МЦД-2. Аудиоуведомления, которые сейчас звучат в поездах метро, к запуску мы планируем обновить, вместо фразы «Скоро здесь будет пересадка на первый диаметр» в аудиоуведомлении будет звучать информация о пересадке на конкретную станцию МЦД. Зная, как пассажиры Москвы и области ждут запуска движения по первым двум диаметрам, мы максимально информируем их о сроках запуска.

Стоит вспомнить, как мы открывали МЦК, это был большой праздник для нас, торжественное открытие пассажирского движения по Московскому центральному кольцу. О запуске МЦК мы сообщали всеми доступными способами, в том числе широко

освещали его федеральные и городские СМИ. Мы уже готовимся к запуску диаметров в части информирования и разрабатываем довольно масштабную информационно-рекламную кампанию к этой знаменательной дате. Мы рассматриваем возможность рассылки оповещений о запуске МЦД в приложении «Метро Москвы», а также другие способы информирования. Например, мы будем выпускать тематическую карту «Тройка», посвященную запуску диаметров. Уверены, что ни один пассажир не пропустит запуск МЦД.

— Рассматриваете ли вы возможность, что в скором будущем проезд будет оплачиваться большинством пассажиров метрополитена с помощью системы распознавания лиц? Как скоро можно ожидать такого развития событий?

— Я бы не торопился с такими прогнозами. Сегодня преждевременно даже называть конкретные даты внедрения технологии оплаты проезда с помощью системы распознавания лиц для пассажиров. Мы ведем апробацию совместно с нашими партнерами. С таким пассажиропотоком, как у нас, крайне важно, чтобы скорость прохода с помощью этой технологии была сопоставима со скоростью срабатывания карты «Тройка».

При этом хочу отметить, что московское метро лидер среди метрополитенов мира по количеству способов оплаты. Мы заинтересованы в том, чтобы все инновационные решения были представлены нашим пассажирам.

— Довольно часто в метро случаются сбои из-за инцидентов с пассажирами. Проводит ли метро разъяснительную работу с пассажирами во избежание таких инцидентов?

— Да, такая работа ведется. Нарушители правил подвергают риску не только свою жизнь, но и создают угрозу для остальных пассажиров. Поэтому мы регулярно обращаемся с этими сообщениями к СМИ, размещаем посты в социальных сетях и транслируем видеоролики на мониторах в подвижном составе.

— Планируете ли организовывать службу психологической помощи, чтобы предотвратить подобные случаи?

— Мы — транспортная компания, перевозчик, поэтому организация службы психологической помощи в наши планы не входит. Считаю, что этим должны заниматься другие специалисты.

— Планируется ли ввести ограждения или обновить разметку для повышения безопасности? Не рассматриваете ли вариант прозрачных ограждений, как в Китае, или закрытых дверей, как в метро в Санкт-Петербурге?

— На новых станциях уже есть разметка с подсветкой. Еще в метрополитене реализуется долгосрочная программа по обновлению шпунт-линий. Эти рельефные линии на платформах выступают на 5 миллиметров от поверхности и служат не только ограничителями, но и помогают безопасно передвигаться слабовидящим пассажирам.

Кроме того, сейчас по примеру МЦК мы тестируем контрастные полосы на обновленной Филевской линии метро. Они будут показывать, где именно будут открываться двери вагонов, а также на каком расстоянии от края платформы безопасно находиться во время прибытия поезда.

А что касается установки дверей или ограждений, важно помнить, что Московское метро — сложное инженерное сооружение. У нас 269 станций, и многие из них имеют архитектурные особенности. Установка таких дверей требовала бы десятков проектов, огромных вложений и длительных закрытий для их установки.

К тому же это может привести к увеличению интервалов в часы пик, а значит, пассажирам придется дольше ждать поездов на платформе. Кроме того, это может ограничить нас в плане обновления подвижного состава: мы не сможем варьировать ширину дверного проема вагонов.

— Некоторое время назад в метро практически полностью была обновлена навигация, после чего пассажиры жаловались, а метрополитен даже проводил у себя на сайте опрос

по поводу навигации. Удалось ли разрешить эту ситуацию? Учитывалось ли мнение пассажиров, участвовавших в опросе?

— К нам поступали не только жалобы, но и положительные отзывы. Например, что пассажиры позитивно оценили размещение вертикальных списков с перечнем станций. Пожелания пассажиров мы, безусловно, учитывали. Так на 16% был увеличен шрифт на разводящих лайтбоксах. Мы разместили более 250 дополнительных указателей и заменили макеты в более чем 270 световых конструкциях.

— Закончился ли процесс обновления навигации, на сколько процентов и если нет, то когда завершится?

— Обновление навигации — сложный и длительный процесс. Основное завершено, но мы продолжаем «донастраивать» каждую станцию под пассажира. Часть мероприятий требует капитальных работ, то есть нужно создать места для размещения навигации. Это проекты, прохождение всесторонних экспертиз, поэтому этот этап мы планируем завершить в следующем году.

— Не так давно у вас появилась практика проведения аукционов по продаже старых указателей. Сколько указателей уже было продано, сколько выручено средств и на какие цели они будут направлены?

— Да, мы провели только аукцион – за полтора часа с молотка ушли 33 лота общей стоимостью практически на три четверти миллиона. Все вырученные средства пойдут на нужды метрополитена. Это хорошая практика — давать вторую жизнь старым вещам.

— Ранее в метро неоднократно заявляли о стремлении к отказу от бумажных билетов на небольшое количество поездок. Это делается в поддержку экологии? Удалось ли сократить количество проданных бумажных билетов после введения нового тарифного меню и на сколько?

— Это делается для экономии ресурсов. С 2013 года количество используемых бумажных билетов в метрополитене удалось сократить в 5,6 раза. Благодаря этому за прошедшие шесть лет мы суммарно напечатали на 154 миллиона билетов меньше. Это эквивалентно 80 тоннам бумаги, пластики и электроники.

— Планируется ли ввести полный отказ от бумажных билетов?

— Мы не планируем полностью от них отказываться, но хотели бы свести их потребление к минимуму.

— Помимо этого, в метро действуют исторические поезда, например, на Сокольнической линии. Планируется ли запускать какие-то ретропоезда на линии метрополитена?

— На Сокольнической линии у нас как раз ходит не исторический поезд, а ретропоезд «Сокольники», который был построен в 2010 году к 75-летию Московского метрополитена. Он стилизован под первый поезд типа «А» 1935 года. Это, скорее, дань истории метрополитена. Планов запускать аналогичные поезда на других линиях пока нет. Это прежде всего дань истории метрополитена.

<https://ria.ru/20191018/1559931216.html>

ТАСС; 2019.10.18; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПЕРЕНАСТРАИВАЮТ СВЕТОФОРЫ И МЕНЯЮТ МАРШРУТЫ ПО ТЕХНОЛОГИЯМ «УМНОГО ГОРОДА»

Число пробок на дорогах Петрозаводска снизится после корректировки схемы дорожного движения, которая начнется после ноября 2019 года. В ближайшее время в столице Карелии перенастроят светофоры, а устаревшие маршруты, некоторым из которых десятки лет, заменят на новые, сформированные с учетом мнения жителей.

Как сообщила ТАСС глава администрации Петрозаводска Ирина Мирошник, исследование для властей города провела петербургская компания «Дорнадзор». Работа по оптимизации трафика ведется в соответствии с пилотным проектом «Умный город» нацпроекта «Жилье и городская среда».

«В ноябре нам представят решения, как оптимально организовать транспортное передвижение по Петрозаводску, в том числе с учетом перенастройки светофоров. После ноября система начнет меняться», - сказала она.

Специалисты провели опрос горожан на тему их привычных маршрутов. Комплексная схема организации дорожного движения будет призвана снизить количество заторов, аварийность и улучшить экологическую обстановку.

До конца года будут отремонтированы и модернизированы 56 светофоров. По словам главы администрации, затем власти продолжат работу над пересмотром схемы движения общественного транспорта. Так, например, нынешние троллейбусные маршруты были сформированы несколько десятков лет назад, когда в городе не было настолько густонаселенных районов.

«Та работа, которая проводилась в 2017-2018 годах по разработке транспортной сети с привлечением специалистов Петрозаводского госуниверситета, приостановлена в связи с тем, что нам нужно подготовить базис в виде организации дорожного движения в принципе», - пояснила Мирошник.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7015601>

LENTA.RU; ДАРЬЯ ВОЛКОВА; 2019.10.21; НУЛЕВОЙ ВЫХЛОП; ВЕДУЩИЕ СТРАНЫ МИРА ПЕРЕСАЖИВАЮТСЯ С НЕФТИ НА ВОДОРОД. ПОЧЕМУ РОССИЯ ОСТАЕТСЯ В СТОРОНЕ?

Глобальное потепление и его потенциально катастрофические последствия вынуждают ведущие страны мира искать альтернативы ископаемому топливу, чтобы снизить влияние выбросов на атмосферу. Потенциальной заменой нефти и газу может стать водород - его уже успешно тестируют в Германии и Великобритании. Наиболее перспективная сфера использования - железнодорожные перевозки: водородные поезда придут на замену дизельным тепловозам. Однако будущее безобидного для природы газа неоднозначно - вред от производства водорода может быть куда большим, чем позитивный эффект от его использования. «Газированные» поезда - в материале «Ленты.ру».

Голубой вагон

Передовые страны одна за другой начинают проводить политику декарбонизации, то есть снижения выбросов углекислого газа в атмосферу. Помочь решить проблему выбросов призван водород - транспорт на этом газе позволит свести выбросы в атмосферу практически до нуля. Главный претендент на водород - дизельные тепловозы, на которые приходится порядка 20 процентов нынешних железнодорожных перевозок в Европе.

Впервые поезда на водородном топливе представили во Франции в 2016-м, однако сейчас такие электрички уже возят пассажиров в Нижней Саксонии (Германия) между городами Куксхафен, Бремерхафен, Бремерферде и Букстехуде.

Составы Coradia iLint, произведенные французским концерном Alstom, от обычных электричек отличаются ярко-голубым цветом и отсутствием привычных токоприемников («рогов» на крыше поезда). Полной заправки составу хватает на тысячу километров пути, максимальная скорость - 140 километров в час. Вместо токоприемников на крыше поезда установлены цистерны со сжиженным водородом и топливные элементы, которые вырабатывают электричество. Излишки энергии накапливаются в литий-ионных батареях под полом. Французский производитель утверждает, что вредные вещества в атмосферу не выбрасываются: только пар и конденсированная вода.

Пока в Германии всего два таких состава, однако уже к 2021 году их количество вырастет как минимум до 14 единиц - интерес к поездам проявляют еще несколько регионов Германии, а также государства Европы и Северной Америки. Лидер внедрения водородных поездов - Нижняя Саксония, чьи власти в ближайшем будущем намерены заменить все дизельные электрички водородными, на обновление уже выделено более 80 миллионов евро (около 87,7 миллиона долларов).

Главная проблема зарождающейся индустрии - недостаток инфраструктуры и синтезирующих мощностей. В Германии просто нет заправок станций, однако тренд планируют переломить: новую водородную заправку собираются построить в федеральной земле Гессен, а до реализации проекта водород будет поступать из-за рубежа. Главный партнер немцев - Нидерланды, откуда доставляют газ на мобильную станцию заправки в Бремерферде.

Дизель - зло

Острую необходимость в новых экологичных поездах ощущает и Великобритания - страна с самыми старыми железными дорогами. Средний возраст британского подвижного состава составляет 18 лет - поезда начали эксплуатировать за десятилетие до того, как в ЕС приняли нормы по выбросам вредных веществ в атмосферу.

Из 16 тысяч километров путей в стране электрифицировано чуть более половины, на остальных участках ходят дизельные составы. Как показало исследование британских и американских ученых, закрытые станции с дизельными поездами представляют опасность для пассажиров: из-за выхлопов в воздухе накапливаются вредные вещества. Сейчас в стране ведется кампания по избавлению от таких локомотивов, полностью отказаться от использования дизельных тепловозов власти планируют до 2040-го.

Одним из решений этой проблемы может стать поезд на водороде. Прототип гибридной модели - HydroFlex - уже разработан Центром исследований и образования в области железных дорог Университета Бирмингема (BCRRE) и поставщиком решений для подвижного состава Porterbrook. Большую часть пути британский водородный поезд будет питаться от электросети (через контактный рельс или по проводам), а когда возможности нет - за счет водорода. Блок из топливного элемента, аккумуляторов и бака с газом установлен в одном из четырех вагонов. Пассажиры такие гибриды пока не возили, но испытания на железнодорожной сети планируются уже в 2019 году.

Поездами возможности водорода не ограничиваются - газ начали использовать на крупных объектах железнодорожной инфраструктуры и за пределами Старого Света. Например, японская компания Toshiba оборудовала на станции в Кавасаки водородную электростанцию H2One. Если произойдет отключение электричества, например, из-за стихийного бедствия, вокзал сможет работать автономно. На крыше электростанции стоят солнечные панели и ветрогенератор. Полученное электричество пропускают через воду, образованный в ходе электролиза кислород выпускают в атмосферу, а водород поступает в топливные элементы. Во время процесса окисления газа образуется горячая вода, которую зимой используют для обогрева скамеек, а летом откачивают в резервуар.

Водородный камень

Главный плюс водорода - экологичность. Однако все упирается в сложность получения сырья: чистый водород в природе не встречается. Чтобы добыть H₂, есть несколько путей. Экологически чистый способ добычи - через электролиз, когда через воду пропускается электрический ток. Это можно реализовать при помощи ветровых установок или солнечных батарей: тогда водород станет возобновляемым источником энергии. Тут встает проблема экономичности: если ветрогенераторы не будут работать с равной мощностью весь день, им может понадобиться регулярное электричество из сети. В таком случае о возобновляемости не может идти речи, а стоимость добычи газа взлетит.

Еще водород можно получать из метана (природного газа), процесс называется паровым риформингом, а на выходе образуется высокотоксичный монооксид углерода (CO), его можно преобразовать в диоксид (CO₂), но в этом случае водородное топливо все равно будет способствовать выбросу парниковых газов. Также газ можно получить во время взаимодействия с серой и йодом при нагревании. Термохимический процесс ведется на немногих электростанциях нового поколения в США, Японии и Китае, однако темпы развития технологии пока не позволяют ожидать, что синтез водорода в ближайшее время выйдет на принципиально новый уровень.

В 2014-м в Швейцарии представили недорогую технологию производства водорода за счет энергии Солнца. Устройство искусственного фотосинтеза включает два солнечных фотоэлемента из перовскита (минерал - титанат кальция) и катализатора. Единственным недостатком системы является ее недолговечность: компоненты устройства разрушаются через несколько часов, что исключает промышленные объемы производства.

В хвосте

Невзирая на сложности производства водорода поезда, работающие на этом газе, станут лишь небольшой частью «водородной экономики», при которой газ станет так же важен, как основные природные ресурсы. По прогнозам аналитического центра Hydrogen Council, перестройка потребует по всему миру ежегодных инвестиций в размере 20-25 миллиардов долларов. В России водородная энергетика сформируется не ранее 2025-2030 годов - при условии, что инвестиции в отрасль составят не менее 4 миллиардов долларов в год. При этом даже такой уровень финансирования не позволит выйти на окупаемость - первичные доходы от полноценного запуска оцениваются в 3 миллиарда в год.

Пока водород уверенно дрейфует в центр мировой энергетической повестки, Россия остается в стороне. «В первую очередь это объясняется тем, что климатическая повестка и декарбонизация пока играют малозначительную роль в энергетической стратегии, что существенно сдерживает развитие не только водородных, но вообще любых низкоуглеродных технологий», - говорится в исследовании «Московской школы управления «Сколково». Специалисты утверждают, что водород в ближайшем будущем сможет получить роль, сопоставимую с той, что сейчас играют нефть, уголь и газ. Промышленное производство водорода в стране ведется, но газ используется преимущественно в нефтепереработке, металлургии и химии.

На правительственном уровне перспективы водородных технологий впервые обсудили на совещании в Минэнерго при участии «Ростеха», «Газпрома», «Сибура» и «Росатома». По итогам переговоров было решено составить программу развития водородной энергетики. Вдохновляясь примером Европы, Россия тоже решила запустить водородные поезда. Пилотным регионом может стать Сахалинская область.

В начале сентября госкорпорация «Росатом», РЖД и «Трансмашхолдинг» подписали соглашение об организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах. Испытательным полигоном может стать Сахалинская область, потом технологии будут проверять на Дальнем Востоке. Потенциальным поставщиком водорода и топливных элементов станет «Росатом».

<https://lenta.ru/articles/2019/10/21/vodorod/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД И СЕРБИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ПОДГОТОВКЕ КОНТРАКТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЛИНИИ ДО ГРАНИЦЫ С ЧЕРНОГОРИЕЙ

- Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров и зампред правительства, министр строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии Зорана Михайлович договорились о совместной реализации проекта по комплексной модернизации железнодорожного участка линии Белград-Бар, идущей из столицы этой страны до границы с Черногорией.

Соответствующее соглашение о намерениях стороны подписали в ходе визита премьер-министра РФ Дмитрия **Медведева** в Белград в субботу. Речь идет о реконструкции 210-километрового участка Вальево (в 70 км к юго-западу от Белграда) - Врбница - Бар.

«В документе подчеркивается приверженность активному развитию взаимовыгодного сотрудничества по проектам в области железнодорожного транспорта и выражается намерение выйти на подписание нового контракта», - уточняется в материалах к визиту **Медведева**.

БОЛЬШИЕ ПЛАНЫ

Проект реконструкции участка Вальево-Бар обсуждался на встрече Белозерова с Михайлович и сербским президентом Александром Вучичем в декабре 2018 г. По ее итогам компания заявила, что власти Сербии подтвердили заинтересованность в расширении российского участия в строительстве и модернизации железнодорожной инфраструктуры в этой стране.

В январе «дочка» РЖД - ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) - заключила с АО «Инфраструктура железных дорог Сербии» контракт, предусматривающий разработку проекта для реконструкции линии для «последующих работ». Документ также предусматривает, что РЖДИ спроектирует и построит единый диспетчерский центр (ЕДЦ) по управлению движением поездов в Сербии. По экспертным оценкам, его создание займет около трех лет.

Кроме того, договор предполагает выполнение работ и поставку материалов в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства (под скорость 200 км/ч) двухпутной железной дороги на участке Стара Пазова - Нови Сад (40,44 км) на линии Белград-Будапешт. В частности, будут созданы электротехническая инфраструктура, силовые электроэнергетические и архитектурно-строительные сооружения, сопутствующие объекты, осуществлено регулирование водотоков и обустройство полосы землеотвода, уточняли РЖД.

В субботу компании подписали дополнительное соглашение к этому контракту. Отмечается, что создание ЕДЦ будет сопровождаться модернизацией и реконструкцией систем сигнализации, централизации и блокировки, связи и телекоммуникаций.

Общая стоимость контракта - 230 млн евро. В субботу замглавы Минфина РФ Юрий Зубарев и министр финансов Сербии Синиша Мали подписали межправительственное соглашение о предоставлении Сербии государственного экспортного кредита. Его выделение (на сумму 172,5 млн евро) накануне визита Медведева в Белград прокомментировал первый замглавы аппарата правительства РФ Сергей Приходько. «(Соглашение - ИФ) создаст условия для участия российской стороны в следующем этапе модернизации сербской железнодорожной инфраструктуры, включая сооружение диспетчерского центра», - сказал он.

НА ПУТИ К КОНЦЕССИИ

При этом также Приходько дал понять, что проект строительства в Сербии единого диспетчерского центра по управлению перевозками откроет путь для обсуждения вопроса о передаче российской стороне в концессию местной железнодорожной сети или управлении отдельными процессами на ней. «Предложено комплексное решение, которое базируется на значительном опыте, инновациях, технологиях. Оно позволит Сербии выйти на качественно новый уровень управления процессом перевозок, значительно повысит их экономическую эффективность и безопасность. У железных дорог (страны - ИФ) откроются новые перспективы развития и значительно улучшатся бизнес-показатели», - заявлял он.

«Создание ЕДЦ - это начальный этап для обсуждения с сербской стороной перспектив дальнейшего сотрудничества, в том числе в вопросах возможной концессии или управления отдельными процессами на железной дороге», - добавлял Приходько, отвечая на вопрос возможно ли в связи со строительством диспетчерского центра передача железных дорог Сербии в управление или концессию «Российским железным дорогам». Он также отмечал, что проект позволит развивать экспорт продукции из РФ.

РЖД, в частности, фигурируют еще в одном договоре, подписанном в субботу, - меморандуме между министерством промышленности и торговли РФ и министерством экономики Сербии о локализации российских промышленных производств в этой стране. В рамках реализации инициированного Минпромторгом вопроса создания в Сербии российской промышленной зоны в 2017 г. была проведена бизнес-миссия российских

компаний для рассмотрения соответствующих перспектив в особых экономических зонах республики (ОЭЗ), отмечается в материалах правительства.

В ходе этого визита проведены переговоры с руководством ОЭЗ, главами администраций городов, представителями профильных ведомств и деловых ассоциаций. По итогам бизнес-миссии Минпромторг подготовил и согласовал с МИДОМ РФ проект подписанного в субботу меморандума. «(Это - ИФ) станет первым шагом для размещения российских промышленных производств в Сербии. Потенциальными участниками российской промзоны могли бы стать также российские производители автомобильной техники», - отмечается в материалах к визиту.

УСТОЙЧИВЫЕ СВЯЗИ

С 2014 г. «Российские железные дороги» реализуют в Сербии договор о строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры. Он был заключен в 2013 г. в рамках межправительственного соглашения. Общая сумма - \$941 млн. Проект, в том числе, реализуется «РЖД Интернешнл» на предоставленный Сербии российский кредит в размере \$800 млн. В январе Белозеров отмечал, что выполнены работы почти на \$550 млн. Изначально в рамках этой программы на линии Белград-Бар в сторону Черногории заявлялась реконструкция участка Белград-Врбница общей протяженностью 200 км (эта информация содержится в официальном релизе РЖДИ по случаю подписания документа от 2013 г.). Однако сейчас в портфолио компании проект обозначен как «реконструкция участка Ресник-Валево протяженностью 77,6 км» на линии Белград-Бар (длина сербского участка - 287 км). Он реализован в 2016-2017 гг.: обновлено земляное полотно, два тоннеля и 17 мостов, контактная сеть, системы сигнализации и телекоммуникации, отремонтированы инфраструктурные объекты вдоль линии, в том числе 10 станций.

Кроме того, заключенный в 2014 г. российско-сербский договор предусматривает строительство и электрификацию 16 км второго пути линии Белград-Панчево, реконструкцию шести участков общей протяженностью 112 км панъевропейского ж/д коридора, обновление существующего и строительство второго нового пути на участке железной дороги Стара Пазова - Нови Сад (44 км). Первые три проекта также реализованы. Помимо этого, в Сербию ранее были поставлены 27 дизель-поездов производства ОАО «Метровагонмаш» (Мытищи, Московская область, актив группы «Трансмашхолдинг», ТМХ).

Вместе с тем, ранее отмечалось, что «Российские железные дороги» готовы рассмотреть возможность сотрудничества в проекте строительства ж/д линии Новый Белград - аэропорт Никола Тесла, а также участие в реконструкции участков Яинци - Мала Крсна и Ниш-Димитровград. Приходько комментируя эти намерения накануне субботнего визита **Медведева**, заявил, что «российские специалисты отслеживают все тенденции и планы развития железнодорожного транспорта в Сербии, включая проекты, которые сербская сторона прорабатывает и планирует к реализации».

«Что касается аэроэкспресса, то эксперты внимательно изучают проект строительства линии, которая соединила бы Новый Белград и аэропорт им.Никола Теслы. Учитывается, в том числе, реальная загрузка аэропорта, количество перевозимых пассажиров на ближайшую обозримую перспективу, альтернативные варианты доставки до аэропорта. Заинтересованность в расширении столичного пригородного сообщения в Сербии проявляет ТМХ», - говорил он.

«К нашим работам руководство (Сербии - ИФ) относится с большим позитивом, видит, что это меняет экономический ландшафт, видит компетенции. В ряде случаев здесь в Сербии работают кроме РЖД коллеги из других стран. В рамках их договорных обязательств просят нас выполнить определенные работы. Мы с удовольствием идем навстречу», - заявлял в январе Белозеров.

В 2017 г. РЖДИ также подписал контракт субподряда с испанской AZVI о выполнении работ по устройству пути на Жежелевом мосту через Дунай в г.Нови Сад. «Работаем и за

деньги Евросоюза. Испанцы предложили нам сотрудничество, и мы с ними реализуем небольшой контракт», - говорил в этой связи генеральный директор «РЖД Интернешнл» Сергей Павлов. В апреле, после 19-летнего перерыва, было возобновлено регулярное железнодорожное движение по новому мосту.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191019/1559979230.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.19; РОССИЙСКАЯ ТМХ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАСШИРЕНИИ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ В СЕРБИИ

Российская группа «Трансмашхолдинг» (ТМХ), производящая, в том числе электрички, заинтересована в развитии пригородного сообщения в Сербии, заявил первый замглавы аппарата правительства РФ Сергей Приходько.

Ряд проектов по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры Сербии на 941 миллион долларов, из которых 800 миллионов составляет экспортный российский госкредит, реализуют РЖД. Железнодорожный холдинг также заключил новый договор на 230 миллионов евро, который, в том числе, включает строительство Единого диспетчерского центра.

«Заинтересованность в расширении столичного пригородного сообщения в Сербии проявляет российская компания «Трансмашхолдинг», - сказал Приходько журналистам в преддверии визита российского премьера в Сербию.

Пресс-служба кабмина сообщила ранее, что премьер-министр РФ Дмитрий Медведев посетит Сербию в конце октября.

«Трансмашхолдинг» - крупнейшая российская компания, специализирующаяся на разработке и производстве подвижного состава для железных дорог, городских транспортных систем. Предприятия группы ТМХ выпускают электровозы, тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, а также вагоны электропоездов и метро.

<https://ria.ru/20191019/1559960027.html>

ТАСС; 2019.10.18; СЕРБИЯ ПОДПИШЕТ С РОССИЕЙ СОГЛАШЕНИЕ О КРЕДИТЕ НА €172,5 МЛН В ХОДЕ ВИЗИТА МЕДВЕДЕВА

Россия и Сербия подпишут соглашение о кредите на €172,5 млн в ходе предстоящего в субботу визита в Белград премьера РФ Дмитрия Медведева. Об этом сообщило в пятницу Министерство строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии.

Сообщается, что соглашение будет подписано между кабминами РФ и Сербии. Сумма российского кредита составит €172,5 млн, еще €57,5 млн выделит сербская сторона. Средства (€230 млн) пойдут на строительство железной дороги до границы с Черногорией, создание Единого диспетчерского центра, электроинфраструктуры на участках Белград - Будапешт и Стара-Пазова - Нови-Сад.

Соглашение о модернизации 209,8 км железной дороги от города Валево до границы с Черногорией подпишут министр строительства, транспорта и инфраструктуры Зорана Михайлович и генеральный директор РЖД Олег Белозеров. Договор о проектировании и строительстве Единого диспетчерского центра на сумму €9,48 млн подпишут генеральный директор компании «Инфраструктура железнице Сербии» Миролуб Евтич и генеральный директор «РЖД Интернешнл» Сергей Павлов.

С 2014 года «РЖД Интернешнл» ведет масштабные работы по модернизации и строительству железнодорожной инфраструктуры в Сербии. На данный момент завершена реконструкция участка Белград - Панчево, железнодорожных объектов в рамках развития Панъевропейского транспортного Коридора X, участка Ресник - Валево линии Белград - Бар. Также осуществлена поставка дизель-поездов российского производства в Сербию.

<https://tass.ru/ekonomika/7017862>

ТАСС; 2019.10.18; ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ ИЗ ПЕРМИ В ЕКАТЕРИНБУРГ В ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА

Электропоезд «Ласточка» начнет ходить по маршруту Пермь - Екатеринбург и обратно в декабре 2019 года. Об этом сообщил в ходе Пермского инженерно-промышленного форума замначальника Свердловской железной дороги (филиал компании «Российские железные дороги», РЖД) по Пермскому краю Артем Панов.

«В декабре текущего года электропоездами «Ласточка» будет «закрыто» прямое сообщение между городами Пермь - Екатеринбург», - сказал он.

Расстояние от Перми до Екатеринбурга составляет более 350 км, на пассажирском поезде его можно преодолеть примерно за пять-семь часов. «Ласточка» может разогнаться до 160 км/ч, соответственно, время в пути на этом электропоезде значительно сократится.

«Ласточка» - подвижной состав нового поколения. В вагонах поддерживается оптимальный микроклимат, есть розетки для подзарядки мобильных устройств, специальные площадки для размещения крупногабаритного багажа и биотуалеты. Электропоезда «Ласточка» появились в Пермском крае 1 ноября 2018 года, два состава по пять вагонов курсируют в двух направлениях - из Перми в Верещагино и из Перми до Кишерти, совершая утренние, дневные и вечерние рейсы. В следующем году РЖД планируют запустить еще два новых маршрута - до Краснокамска и Чусового.

<https://tass.ru/ural-news/7016135>

ПРАЙМ; 2019.10.18; «НОВОТРАНС» РАЗРАБОТАЛ ТЕХНОЛОГИЮ ИДЕНТИФИКАЦИИ КОЛЕСНЫХ ПАР ВАГОНОВ НА БАЗЕ ИИ И BIG DATA

Один из крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава в России и СНГ холдинг «Новотранс» разработал технологию идентификации колесных пар вагонов на базе искусственного интеллекта и Big Data, сообщила компания.

Компания напоминает, что специалисты вагоноремонтных предприятий (ВРП) холдинга «Новотранс», как и их коллеги из других компаний, постоянно сталкиваются с проблемой идентификации колесных пар и других узлов при поступлении вагонов в ремонт. Номера деталей нередко плохо читаются, измерения геометрических параметров производятся вручную с последующим занесением информации на бумажные носители. Добавляется, что на достоверность данных в учетных информационных системах ВРП и РЖД при таких методах работы оказывает негативное влияние человеческий фактор.

«Новотранс Актив» получило патент на изобретение «Система и способ идентификации железнодорожных номерных деталей по изображению их поверхностей с клеймами и знаками маркировки». Одним из практических применений запатентованного способа стала оптическая идентификация колесных пар по изображению торца оси с клеймами и знаками маркировки», - говорится в сообщении «Новотранса» в пятницу.

Новая технология позволяет идентифицировать колесную пару (КП) на вагоноремонтном предприятии не более чем за две секунды. «Система, созданная на базе искусственного интеллекта, интернета вещей (IoT) и Big Data, позволит «оцифровать» процессы по ремонту КП, их учету с сохранением всей информации в созданном «Новотрансом» банке данных, а также значительно увеличить производительность труда на ВРП», - отмечает холдинг.

«Новотранс» в 2020 году планирует внедрить новую технологию на всех своих вагоноремонтных предприятиях и провести работы по интеграции учетной информационной системы и индексной базы «отпечатков» ВРП «Новотранс» с сервисом контроля жизненного цикла грузовых вагонов на блокчейн-платформе распределенный реестр данных РЖД.

ГК «Новотранс» основана в 2004 году, является одним из крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава в России и СНГ. Общий парк полувагонов

составляет свыше 28 тысяч. Средний возраст вагонов - менее 8 лет. «Новотранс» принадлежит бизнесмену Константину Гончарову.

ТАСС; 2019.10.18; В ГРАНИЦАХ ВОЛХОВСТРОЕВСКОГО РЕГИОНА ОЖД ОТРЕМОНТИРОВАНО БОЛЬШЕ 61 КМ Ж/Д ПУТИ

В границах Волховстроевского региона Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал ОАО «РЖД») с начала года произведен капитальный ремонт 61,4 км железнодорожного полотна, следует из сообщения РЖД.

Были завершены работы на участках Мыслино-Валя, Уйта-Кадуй и Большой Двор-Пикалево 1. Также завершён капитальный ремонт 0,8 км пути на станции Мурманские ворота.

Продолжаются работы по капитальному ремонту пути на участках Пестово-Сандово и Неболчи-Киприя-Водогон.

<https://tass.ru/ekonomika/7016674>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРОТИВ ИДЕИ МИНФИНА О ВКЛЮЧЕНИИ РЖД В ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ

Ведомства экономического блока правительства РФ по-разному смотрят на идею о включении ОАО «Российские железные дороги» в план приватизации до 2022 года.

«По РЖД существуют разногласия: Минфин - за, мы - против», - заявила в интервью «Интерфаксу» замглавы Минэкономразвития Оксана Тарасенко, курирующая в министерстве тему приватизации.

Тема частичной приватизации «Российские железные дороги» обсуждается в вялотекущем формате уже несколько лет. Ранее план приватизации государственных активов в РФ предполагал продажу до 25% минус 1 акция РЖД. При этом сделка должна была пройти в 2 этапа. На первом планировалась продажа 5% государственным фондам: монополия должна была разместить новые «префы», получив средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Вторая стадия приватизации ожидалась в форме IPO (20% в районе 2015-2016 гг., говорила возглавлявшая тогда Росимущество Ольга Дергунова). До этого государство, помимо прочего, должно было определиться в ключевых структурных вопросах - с долгосрочной тарифной политикой, переходом на «сетевой контракт» и оптимизацией убыточных видов деятельности.

В 2015 г. Дергунова заявляла, что считает приватизацию 5% акций «Российских железных дорог» реальной в перспективе 3-5 лет, но перед этим должно быть «внесение в уставный капитал всех тех денежных средств, которые на сегодняшний день были забюджетированы». До этого руководитель Росимущества отмечала, что приватизация РЖД состоится лишь после внесения средств на развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в уставный капитал монополии.

«Пока 150 млрд руб. на БАМ и Транссиб не войдут в уставный капитал РЖД, говорить о приватизации преждевременно, потому что любой, кто войдет до этого момента, будет размыт этой колоссальной суммой. Поэтому вместе с компанией мы сейчас проводим необходимые допэмиссии, внося все в уставный капитал, и дальше двигаемся в сторону привлечения инвесторов», - говорила она.

«То, что вернулись обратно к пенсионной реформе, сохранению пенсионных накоплений и, по сути, к продолжению работы пенсионных фондов на горизонте трех-пяти лет, возвращает нас к тому, что, в том числе, и приобретателями такого рода пакетов инфраструктурных компаний могут быть пенсионные фонды, потому что у них будут денежные средства», - отмечала Дергунова в 2015 г., добавляя, что изначально в 2012 г. как раз и предлагалась сходная модель.

Принятие решения о выделении из ФНБ значительных сумм откладывает на определенный период и решение о приватизации, подчеркивала при этом чиновница. К тому же с той поры затягивалось и поступление самих средств фонда, по которым монополия столкнулась с некоторыми бюрократическими тонкостями. Первоначально предполагалось их выделение на проект «БАМ/Транссиб» в 2014-2016 гг. траншами по 50 млрд руб. ежегодно в обмен на привилегированные акции. В итоге же график финансирования изменился. К настоящему времени РЖД получили только два транша: первый - в 50 млрд руб., а вместо второго такого же компании поступили 20 млрд руб.

При этом Дергунова еще в 2015 г. говорила, что «в проектах типа РЖД приватизация - не самоцель». «Даже если это состоится году в 2020-м, 2030-м, 2040-м, да даже в 2050-м году - не важно. Важно иметь эту цель и важно понимать состояние компании, которую ты впоследствии продаешь. Потому что цель вот этих 5% - в эффективно работающей компании начать строить политику корпоративного и финансового управления методами, которые применимы с несколькими акционерами», - отмечала чиновница.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; АНТИМОНОПОЛЬНОЕ ВЕДОМСТВО ГЕРМАНИИ ОДОБРИЛО ХОДАТАЙСТВО ПГК О ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА

Федеральное антимонопольное ведомство (Bundeskartellamt) Германии одобрило ходатайство АО «Первая грузовая компания» (ПГК, актив Владимира Лисина) о «приобретении единоличного контроля и более 50%» в ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN).

Соответствующая информация размещена на сайте регулятора. Разрешение на сделку выдано 16 октября. Заявка датирована 9 октября. Структуры Лисина ранее обозначали интерес к активу с Mediterranean Shipping Company (MSC).

Неделю назад приобрести контрольный пакет акций ПАО «Трансконтейнер» «Первой грузовой» разрешила и Федеральная антимонопольная служба РФ. При этом ею выдано «предписание по обеспечению недискриминационного доступа к терминалам, платформам и контейнерам перевозчика».

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 74 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 27 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 38 станциях) и в Словакии, также ему принадлежат 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах. 50% + 2 акции - у «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД), 24,84% - у ВТБ (МОЕХ: VTBR) (имеет форвардный контракт со сторонним инвестором), 24,74% - у ООО «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова.

Аукцион по продаже 50% + 2 акции «Трансконтейнера» назначен на 27 ноября. Стартовая (минимальная) цена доли - 36,159 млрд руб. Шаг аукциона - 200 млн руб. (первый «выравнивающий» - 141 млн руб.). Заявки от претендентов будут приниматься организатором до 15 ноября. Аукционная комиссия рассмотрит их и вынесет решение о допуске к торгам 25 ноября. Задаток составляет 10% от стартовой стоимости - 3,6159 млрд руб. Победителем будет признана компания, предложившая за пакет акций наибольшую сумму. Цена покупки будет включать все корректировки, установленные в договоре.

В конце августа стало известно, что Федеральная антимонопольная служба РФ разрешила «Енисей Капиталу» купить контрольный пакет акций «Трансконтейнера». В середине сентября свое ходатайство в ФАС подала группа «Дело». При этом владелец компании Сергей Шишкарев, отвечая на вопрос, самостоятельно ли компания пойдет на аукцион, заявлял: «Пока сами», хотя и говорил, что в случае победы в торгах долю группа планирует приобрести на заемные средства.

В прошлую среду «Дело» сообщило, что регулятор разрешил группе купить 50% +2 акции оператора с предписанием холдингу и «Трансконтейнеру», «соответствующем практике

по защите конкуренции в транспортной отрасли». Генеральный директор управляющей компании «Дела» Игорь Яковенко, слова которого были приведены в пресс-релизе, поблагодарил ведомство «за кратчайшие сроки рассмотрения ходатайства и конструктивное взаимодействие». ФАС позднее подтвердила информацию об удовлетворении ходатайства ООО «Дело-Центр».

«При поступлении заявок от других претендентов антимонопольная служба оперативно рассмотрит их для обеспечения реальной конкуренции за «Трансконтейнер» на аукционе», - подчеркивало при этом ведомство.

Помимо структур Лисина с MSC, «Енисей Капитала», а также Global Ports и группы «Дело» (в 2017 г. купила 30,75% акций портового холдинга у его основателей), интерес к активу в разное время обозначали СМА CGM с компанией «Логопер», а также Российский фонд прямых инвестиций с DP World.

Между тем, «Коммерсантъ» в прошлый четверг сообщил со ссылкой на свой источник, что около месяца назад премьер Казахстана Аскар Мамин попросил своего российского коллегу Дмитрия Медведева продать принадлежащие «Трансконтейнеру» 50% в компании «Кедентранссервис» ее совладельцу - «Казахстан темир жолы» (КТЖ). Ведомствами и «Российскими железными дорогами» предложение было встречено с энтузиазмом, сказал собеседник газеты, и продажа может состояться еще до аукциона по контрольному пакету «Трансконтейнера». Правда, представитель КТЖ говорил «Интерфаксу», что компания не обладает информацией об обращении.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; DP WORLD ПОКА НЕ ПОДАВАЛ ХОДАТАЙСТВА О ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА - ГЛАВА ФАС

Арабский портовый оператор DP World пока не подавал ходатайства в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) РФ о покупке контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN).

«У нас не было», - заявил глава ФАС Игорь Артемьев в интервью «Интерфаксу», отвечая на вопрос, поступало ли такое ходатайство от DP World.

Арабский портовый оператор изучал условия аукциона на долю ОАО «Российские железные дороги» в «Трансконтейнере» вместе с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), говорил ранее глава РФПИ Кирилл Дмитриев.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; РОСТ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В РОССИИ СДЕРЖИВАЕТ ИЗНОШЕННОСТЬ СУДОВ И ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР БОРИСОВ

Вице-премьер Юрий Борисов назвал старые суда и неразвитость портовой инфраструктуры помехами развитию круизного туризма в России.

На заседании Морской коллегии при правительстве в пятницу в Петербурге он сообщил, что в прошлую навигацию внутренним водным транспортом было перевезено более 12 млн пассажиров, из них на туристических маршрутах - почти 300 тысяч. За текущий период морским транспортом перевезено 7,5 млн пассажиров.

«Рост круизного туризма существенно сдерживается изношенностью судов и инфраструктуры причальных сооружений. Поистине непреодолимой преградой здесь выступает иногда мелководье, когда проход судом круизного класса или существенно затруднён, или просто невозможен. Есть и другие факторы, сдерживающие развитие круизного судоходства. Среди них и старение пассажирского флота, и отсутствие новых судов, отвечающих соответствующим требованиям безопасности и комфорта. Средний возраст эксплуатируемых судов - 45 лет», - сказал вице-премьер.

Для развития этого вида транспорта реализуется ряд мер господдержки, которыми могут воспользоваться судоходные компании, сказал вице-премьер. В частности, в настоящее

время ведётся строительство теплоходов проекта PV300 «Петр Великий» и «Мустай Карим», а также двух теплоходов типа «Золотое кольцо».

«Но этого явно недостаточно, нужна серийность, а ее пока нет», - отметил вице-премьер.

ТАСС; 2019.10.18; БЕГЛОВ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ПУНКТ ПРОПУСКА ЯХТ В РАЙОНЕ КРОНШТАДТА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов предложили расширить таможенный пункт пропуска для яхт в районе Кронштадта, чтобы увеличить поток туристов, прибывающих в Россию этим видом транспорта.

«Что касается яхтенного туризма, это прежде всего таможенная инфраструктура. У нас единственное - это Константиновский форт, где необходимо выполнить вторую очередь реконструкции, чтобы обеспечить возможность прохождения процедур для тех, кто на яхте посещает наш город. Все эти вопросы были поддержаны, мы работаем в контакте, в рабочем режиме, я уверен, что у нас все получится», - сказал он журналистам после заседания Морской коллегии при правительстве РФ.

Как пояснил Беглов, сейчас форт Константин - единственный объект, предназначенный для пропуска через государственную границу России маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов. **Пункт пропуска** Форт Константин в Кронштадте функционирует с 2013 года. Ежегодно он обслуживает до 500 яхт, на которых прибывает около 2 тыс. человек, в то время как город Турку в соседней Финляндии посещают около 16 тыс. ежегодно, а Таллин в Эстонии - не менее 10,5 тыс. яхтенных туристов, отметил Беглов.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе городской администрации, такая существенная разница турпотока объясняется, в том числе, состоянием **пункта пропуска** на Форте Константин - он давно требует реконструкции. В этой связи власти Петербурга предложили **Минтрансу** России рассмотреть возможность реализовать второй этап реконструкции этого **пункта пропуска**. Этот проект, по мнению представителей городской власти, может быть включен в федеральную целевую программу «Государственная граница Российской Федерации (2012-2021 годы)».

В Санкт-Петербурге разработана концепция развития яхтенного туризма. По оценкам специалистов, городу необходимо строительство 15 марин, упрощение визового режима, создание целевой региональной программы по развитию яхтинга, а также решение ряда вопросов, связанных с пересечением яхтсменами государственной границы. Специалисты оценивают потенциал Петербурга в 10 тыс. иностранных и 5 тыс. российских судовозаходов в год.

<https://tass.ru/obschestvo/7018183>

ТАСС; 2019.10.18; СУДОСТРОИТЕЛИ НАДЕЮТСЯ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА ЗАКАЗОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ БЛАГОДАРЯ СУБСИДИЯМ

Целевые субсидии для каждого строящегося судна на Дальнем Востоке должны способствовать увеличению загрузки судостроительных предприятий. Такое мнение высказал в пятницу ТАСС генеральный директор благовещенского Судостроительного завода им. Октябрьской революции Вячеслав Попов.

Вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев дал поручение Минпромторгу и Минвостокразвития найти возможность выделить целевую субсидию на каждое судно, которое будет строиться на Дальнем Востоке. Он высказал надежду на то, что удастся выделить на эти цели до 10 млрд рублей в качестве преференции. В то же время верфи должны и сами готовиться к размещению заказов, брать и на себя ответственность.

«Развитие нашего предприятия в настоящий момент тормозит отсутствие полной загрузки - не хватает заказов. Субсидии могли бы решить практически все наши проблемы. Они

должны позволить снизить финансовую нагрузку как на завод, так и на заказчиков. В конечном итоге должна появиться привлекательность заказов и увеличиться загрузка», - отметил Попов.

Также он уточнил, что сегодня мощности завода загружены на 50%. Предприятие строит гидрограф для министерства обороны, который уже в следующем году отправят в Совгавань. Второй контракт с министерством - в стадии заключения.

<https://tass.ru/v-strane/7015140>

ТАСС; 2019.10.18; РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ЛЕДОКОЛА «ОБЬ-2» БУДЕТ ПРИНЯТО ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

Решение о строительстве второго неатомного ледокола корпорации «Росатомфлот» под условным названием «Обь-2», будет принято в апреле - мае 2020 года. Об этом в пятницу сообщил журналистам генеральный директор «Росатомфлота» Мустафа Кашка.

«Мы ждем результатов работы первого ледокола. Мы всегда относимся очень аккуратно. С одной стороны, мы на этом судне продвинулись вперед с точки зрения технологий, с другой стороны - мы должны получить результаты, и после этого в апреле - мае примем решение о следующем шаге», - сказал он.

В пятницу «Выборгский судостроительный завод» передал «Росатомфлоту» первый неатомный ледокол «Обь». Генеральный директор завода Александр Соловьев отметил, что предприятие готово и дальше создавать корабли подобного класса. «Очень рассчитываем и на получение ледокола под условным наименованием «Обь-2» <...> Мы надеемся и рассчитываем, и будем участвовать в конкурсе, который будет проводиться по выбору верфи-строителя», - сказал он журналистам.

Закладка ледокола «Обь» проекта Aker ARC 124 (ледовый класс Icebreaker7) состоялась 27 сентября 2016 года. Спуск на воду состоялся в июне 2018 года. Судно имеет длину 89,2 м, ширину - 21,9 м, осадку - 7,5 м. Мощность судна - 12 МВт, что должно позволить эффективно работать во льду толщиной 1,5 м на скорости два узла и развивать скорость четыре узла в битом льду толщиной до 5 м.

<https://tass.ru/ekonomika/7018646>

ПРАЙМ; 2019.10.18; ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ПЕРЕДАСТ «АТОМФЛОТУ» ПОРТОВЫЙ ЛЕДОКОЛ «ОБЬ»

Выборгский судостроительный завод (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) передаст в пятницу «Атомфлоту» портовый дизель-электрический ледокол «Обь» .

«На Выборгском судостроительном заводе состоится торжественная церемония передачи заказчику ФГУП «Атомфлот» портового дизель-электрического ледокола «Обь» проекта Aker ARC 124», - сообщает завод.

Портовый ледокол мощностью 12 мегаватт с инновационной системой движения будет обеспечивать проводку танкеров, перевозящих сжиженный природный газ, в подходном канале и акватории порта Сабетта, где строится завод по сжижению природного газа - проект «Ямал СПГ».

Отличительной чертой судна является инновационный движительный комплекс, состоящий из четырех винто-рулевых колонок мощностью 3 мегаватта каждая. Винто-рулевые колонки Azipod шведского концерна ABB Group расположены попарно в носу и корме судна, что обеспечивает максимальную маневренность во льдах.

Ледокол «Обь» был заложен 27 сентября 2016 года, спуск на воду состоялся 21 июня 2018 года. Длина судна - 89,2 метра, ширина - 21,9 метра, осадка - 7,5 метра, ледопробитость — 1,5 метра.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7018073>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.21; АУДИОРЕКЛАМУ СНИМАЮТ С РЕЙСА; У ФАС ВОЗНИКЛИ ПРЕТЕНЗИИ К ОБЪЯВЛЕНИЯМ В САМОЛЕТАХ «ПОБЕДЫ»

У Федеральной антимонопольной службы (ФАС) возникли претензии к авиакомпании «Победа» в отношении аудиорекламы средства от укачивания «Драмина», которая транслируется в салоне самолета. Это первое подобное разбирательство, хотя «Победа» начала продавать аудиорекламу еще 2,5 года назад. Если компанию признают нарушителем, ей грозит штраф от 100 тыс. до 500 тыс. руб. и запрет на распространение такой рекламы. «Победа» не согласна с претензиями и настаивает, что реклама позволяет поддерживать низкие тарифы.

ФАС возбудила дело по признакам нарушения законодательства о рекламе в отношении авиакомпании «Победа» (дочернее предприятие «Аэрофлота»), следует из определения, подписанного 1 октября заместителем главы ведомства Андреем Кашеваровым. В пресс-службе регулятора подтвердили возбуждение дела. Претензии ФАС вызвала звуковая реклама средства от укачивания «Драмина», которая транслировалась на борту самолета «Победы». Жалоба поступила от одного из пассажиров рейса Милан—Москва 29 июня, говорится в документе. Согласно закону «О рекламе», «распространение звуковой рекламы с использованием транспортных средств, а также звуковое сопровождение рекламы, распространяемой с использованием транспортных средств, не допускается». В случае выявления нарушения закона компании будет выдано предписание о прекращении распространения рекламы, а также назначен штраф в размере от 100 тыс. до 500 тыс. руб., уточнили в ФАС.

Звуковая реклама давно присутствует на рейсах «Победы» О ее появлении гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков говорил еще в марте 2017 года, поясняя, что для лоукостера «это дополнительный доход» (цитата по ТАСС). «Ъ» не удалось обнаружить свидетельств того, чтобы за два с половиной года авиаперевозчик сталкивался с какими-либо претензиями со стороны властей из-за такой рекламы.

Претензия к аудиорекламе возникла впервые и вызывает у авиакомпании удивление, сообщил «Ъ» представитель «Победы». «Очевидно, что размещение рекламы на борту позволяет авиакомпании получить дополнительный доход и большую гибкость в предложении низких тарифов на авиабилеты. Кроме того, резонно уточнить: аудиореклама на радиостанциях, которые слушают подавляющее большинство автомобилистов в дороге, тоже не должна транслироваться?» — заявил он. В компании призывают не строить предположений о возможном повышении цены билетов в случае запрета аудиорекламы и говорят, что сформулировали позицию для ФАС. В частности, согласно Воздушному кодексу, самолет — это летательный аппарат, а не транспортное средство, и Правила дорожного движения на него не распространяются, убеждены в авиакомпании. «Мы уверены, что «Победа» и ФАС больше всех заинтересованы в том, чтобы авиаперелеты становились доступнее», — заключил представитель «Победы».

Исходя из практики ФАС, звуковая реклама, распространяемая внутри транспорта, является запрещенной законом рекламой «с использованием транспортных средств», подтверждает партнер компании «Инфралекс» Артур Рохлин. Ранее это мнение антимонопольный орган использовал только при исследовании действий, связанных с распространением звуковой рекламы в городском транспорте, тогда же оно прошло судебную оценку и было поддержано, отмечает он. В целом же судебной практики по аналогичным спорам не очень много, констатирует заместитель гендиректора по правовым вопросам компании «Амулекс» Юлия Галуева, но в постановлении ФАС Московского округа от 21 января 2008 года говорится, что запрет распространяется как на рекламу внутри транспортного средства, так и снаружи. «Несмотря на то что на безопасности пассажиров аудиореклама сказаться не может, предписание от ФАС авиакомпания вполне может получить», — резюмирует она.

«Победа» позиционирует себя как лоукостер и при выборе наиболее дешевого тарифа отдельно взимает плату за каждую дополнительную услугу, не связанную непосредственно с перелетом, например выбор места в салоне или багаж сверх ручной клади. В число платных услуг входила и онлайн-регистрация на стойках аэропортов при вылете из-за рубежа (€25). Это вызвало претензии Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, которая через суд добилась запрета на такой сбор. На прошлой неделе «Победа» объявила, что в связи с этим с конца октября повысит стоимость билетов на рейсы из зарубежных аэропортов на 40%, писали «Ведомости».

<https://www.kommersant.ru/doc/4132871>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.21; РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ САЖАЮТ НА БЮДЖЕТ; ДОРАБОТКА L-610 ОБОЙДЕТСЯ В 20 МЛРД РУБЛЕЙ

Как выяснил “Ъ”, Минпромторг планирует найти 20–25 млрд руб. на опытно-конструкторские работы (ОКР) по чешскому проекту регионального самолета L-610, разработанному в конце 1980-х годов. Машина на 40 пассажиров должна будет занять нишу между уже собираемым в России 19-местным L-410 и разрабатываемым сейчас 64-местным Ил-114-300. Эксперты считают, что окупить расходы на создание региональных самолетов с учетом ограниченности спроса будет крайне сложно.

Минпромторг оценивает инвестиции в ОКР регионального самолета L-610 в 20–25 млрд руб., рассказал “Ъ” источник в авиапроме, знакомый с деталями проекта. Он добавил, что сумма может быть скорректирована в процессе разработки машины. На данный момент соответствующие поправки к госпрограмме «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (ГП-16) внесены в правительство.

Директор авиационного департамента Минпромторга Дмитрий Лысогорский, выступая 18 октября в Госдуме, заявил, что финансирование по L-610 может быть открыто до конца года. Заказ на создание такого самолета был дан еще советским «Аэрофлотом» в конце 1980-х. «Сейчас в кооперации с Чехией и Республикой Казахстан мы планируем переработать этот проект, возобновить его производство с выходом на серийный выпуск в 2023 году»,— отметил господин Лысогорский. L-610 рассчитан на 40 пассажиров, дальность — 2,4 тыс. км, крейсерская скорость — 438 км/ч. На данный момент стоимость организации производства самолета неизвестна, как и объем необходимых доработок.

По словам собеседника “Ъ” в авиапроме, интерес к запуску производства самолета проявляют Уральский завод гражданской авиации (УЗГА, по данным «СПАРК-Интерфакс» 48,6% у Объединенной двигателестроительной корпорации, входящей в «Ростех») и УГМК Искандара Махмудова и Андрея Бокарева. УЗГА с 2016 года уже производит в России 19-местные L-410, созданные чешской Let Kunovice еще для советской авиации.

К концу 2021 года локализация самолета должна быть доведена до 72% с 35%. УГМК же полностью контролирует чешскую Aircraft Industries (бывшая Let Kunovice), которой принадлежит документация на L-410 и L-610.

Дмитрий Лысогорский, выступая в Госдуме, отметил, что к 2023 году в серию также планируется запустить Ил-114–300, рассчитанный на перевозку 64 человек. «К этому времени производственные мощности позволят выпускать 12–16 самолетов»,— отметил чиновник. Разработка Ил-114–300 началась в 2016 году, на нее было выделено из бюджета 9,6 млрд руб., а в 2019 году еще 2,2 млрд руб. было направлено на реконструкцию и техническое перевооружение воронежского ПАО ВАСО, ульяновского АО «Авиастар-СП» и завода АО РСК МиГ в Луховицах (все три входят в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК), которые будут производить самолет и комплектующие к нему.

В ноябре 2018 года директор программы разработки Ил-114–300 в ПАО «Ил» Иван Кабатов говорил, что Минпромторг поставил перед предприятием задачу обеспечить цену серийной машины около 1 млрд руб. Гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов заметил тогда, что лизинговые платежи при такой цене составят \$150 тыс. в месяц — это в два раза выше, чем за эксплуатируемые компанией Bombardier Dash-8 Q300/400.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов отмечает, что одновременное производство L-610 и Ил-114–300 в России обусловлено различием в конструкции и области применения. «Ил-114–300 — низкоплан, его планер обладает лучшими несущими свойствами, но двигатели низко расположены и хуже защищены, что повышает риск повреждения винтов при полетах с грунтовых аэродромов. L-610 — высокоплан, он больше подходит для эксплуатации на взлетно-посадочных полосах без твердого покрытия», — говорит он.

По словам эксперта, производственный опыт показывает, что программа производства самолета становится окупаемой при выпуске около 300 товарных экземпляров. Этой цифры будет трудно достичь применительно к Ил-114, еще сложнее — к L-610. Но отечественный турбовинтовой самолет нужен для поддержания воздушного сообщения между труднодоступными населенными пунктами, поэтому его создание — задача государственной важности. Как отмечает господин Карнозов, зарубежные конкуренты — канадский Q-400 и франко-итальянский ATR-72 — обладают хорошими характеристиками, но дороги для приобретения и требуют больших усилий для поддержания в летном состоянии из-за отсутствия сервисных центров в Сибири и на Дальнем Востоке.

<https://www.kommersant.ru/doc/4132951>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2019.10.18; «АЭРОФЛОТ» ГОТОВЯТ К ПРИВАТИЗАЦИИ; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДАТЬ ИНВЕСТИТОРАМ 1,17% АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ

Правительство снова вернулось к обсуждению возможной приватизации ПАО «Аэрофлот». Минэкономики предлагает продать частным инвесторам небольшую долю в 1,17% акций авиакомпании до 2022 года. В Минэкономики считают, что инициатива может вызвать разногласия в правительстве — Минфин уже поддержал приватизацию перевозчика, но против может выступить **Минтранс**.

Минэкономики предлагает сократить долю госучастия в уставном капитале «Аэрофлота», включив авиакомпанию в план приватизации 2020–2022 годов, сообщила **заместитель министра** экономического развития Оксана Тарасенко в интервью «Интерфаксу». Ведомство рассчитывает выставить на продажу частным инвесторам 1,17% акций авиаперевозчика. Если продажа состоится, то доля государства в компании сократится до 50%.

«Аэрофлот» — крупнейший авиаперевозчик России. Государство (через Росимущество) владеет контрольным пакетом в 51,17% акций, 35,7% акций — у институциональных инвесторов, еще 4,3% составляют пакет казначейских акций, 3,5% принадлежат госкорпорации «Ростех», 5,1% держат физлица, 0,1% — менеджмент компании.

Предложение о приватизации «Аэрофлота» может вызвать разногласия в правительстве, полагает госпожа Тарасенко. «Здесь мы с Минфином на одной стороне, но **Минтранс** будет против», — сказала она (цитата по «Интерфаксу»). “Ъ” запросил **Минтранс** и «Аэрофлот» об их позиции по поводу возможной приватизации авиаперевозчика.

«Аэрофлот» уже включали в план приватизации на 2014–2016 годы, долю государства планировалось сократить до 25% плюс 1 акцию.

Но впоследствии от идеи отказались, а Минэкономики и **Минтранс** сообщали, что приватизировать авиакомпанию не планируется минимум до 2020 года.

В новый план приватизации Минэкономики также собирается включить и «Совкомфлот», продажа акций компании обсуждается не первый год (см. “Ъ” от 5 сентября). Долю государства в «Совкомфлоте» предлагается сократить со 100% до 25% плюс 1 акции, уточнила госпожа Тарасенко.

<https://www.kommersant.ru/doc/4132155>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «АЭРОФЛОТ» ОШТРАФОВАН ПОЧТИ НА 300 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ЛЕТНИЕ ЗАДЕРЖКИ БАГАЖА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Авиакомпания «Аэрофлот» и ее сотрудники оштрафованы на 290 тыс. рублей за массовые задержки выдачи багажа летом этого года в московском аэропорту Шереметьево, сообщила «Интерфаксу» официальный представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова.

«По результатам рассмотрения 46 постановлений прокурора к административной ответственности по ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ («Оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов») привлечены ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» (МОЕХ: AFLT) и его должностные лица, им назначено наказание в виде штрафа на общую сумму более 290 тысяч рублей», - сказала Короткова.

Ранее группа сотрудников аэропорта «Шереметьево», где с мая происходили массовые задержки выдачи багажа, уволена по требованию транспортной прокуратуры, сообщили «Интерфаксу» в ММТП.

«По результатам рассмотрения внесенного ранее представления прокуратуры руководством аэропорта принят ряд мер, направленных на устранение выявленных нарушений, и виновные должностные лица привлечены к строгой дисциплинарной ответственности», - сказали в ведомстве в пятницу.

Так, принято решение об увольнении ряда руководителей ООО «Шереметьево Хэндлинг» - «дочки» АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ), которая занимается наземным обслуживанием рейсов, в том числе обработкой багажа. Со своими трудовыми обязанностями не справились: начальники служб обработки багажа и перронного обслуживания, глава дирекции по обработке багажа, замгенерального директора по обработке багажа и обслуживанию пассажиров, а также генеральный директор общества. По данным «СПАРК-Интерфакс», ООО «Шереметьево Хэндлинг» возглавляет Андрей Никулин, который по совместительству является первым замгендиректора МАШ.

ТАСС; 2019.10.18; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ НА 8,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Международный аэропорт Шереметьево объявил конкурс на выполнение реконструкции одной из трех взлетно-посадочных полос (ВПП-1). Соответствующая информация опубликована на сайте госзакупок.

«Максимальная стоимость договора не должна превышать: 8286062588,39 руб. с учетом НДС 20%, без НДС 6905052156,99 руб.», - говорится в документации.

Отмечается, что ВПП-1 будет закрыта с 15 января 2020 года по 30 ноября 2020 года, а срок проведения работ не должен превышать 11 месяцев.

В ходе реконструкции ВПП-1 оснастят системой раннего оповещения об образовании гололеда, будут отремонтированы рулежные дорожки РД-1, РД-5, РД-11, РД-15 и построены РД-С7 и РД-С10, реконструированы инженерные сети и коммуникации, обновлена система светосигнального оборудования.

Шереметьево располагает двумя взлетно-посадочными полосами (ВПП) длиной 3 км 770 м, 3 км 550 м и новой ВПП-3 длиной 3 км 200 м. На первой могут осуществлять взлет и посадку воздушные суда любых типов, в том числе крупнейший серийный пассажирский авиалайнер в мире Airbus A380 («Эрбас А-380»).

Международный аэропорт Шереметьево - крупнейший по пассажиропотоку аэропорт России и Московского авиационного узла. По данным **Росавиации**, пассажиропоток в Шереметьево по итогам 2018 года составил 45 млн 348 тыс. человек (рост на 14,4% по сравнению с 2017 г.). Объем грузоперевозок - 308 тыс. 684 т (рост на 5%). Маршрутная сеть аэропорта превышает 200 направлений.

<https://tass.ru/moskva/7019102>

ТАСС; 2019.10.18; КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ НА КОЛЫМЕ ПОКА НЕЛЬЗЯ УВЕЛИЧИТЬ ИЗ-ЗА ИХ НЕВОСТРЕБОВАННОСТИ

Власти Магаданской области не могут расширить маршрутную авиасеть региона из-за неуверенности в том, что все самолеты будут заполнены. Об этом в пятницу заявил губернатор Колымы Сергей Носов на встрече с журналистами.

«Идея с прямым рейсом во Вьетнам не получилась по экономическим причинам. Открыть рейс, на котором никто не летает, - это убытки для компании. У нас есть возможность делать прямые рейсы в Сочи, например, но надо понимать, будет ли загрузка. Можно разговаривать с компаниями, когда можно гарантировать загрузку. Общее количество не выкупленных летом билетов по «плоским» тарифам составило примерно один «Боинг», - сообщил Носов.

По его словам, по той же причине «**Аэрофлот**» в ближайшее время сократит количество рейсов из Магадана с пяти до четырех в неделю. Глава региона заявил, что **Минтранс** Магаданской области постарается урегулировать загрузку рейсов, приняв во внимание графики отпусков работников учреждений.

<https://tass.ru/obschestvo/7016156>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; РЕЙС АВИАКОМПАНИИ «АЛРОСА» ПЕТЕРБУРГ-НОВОКУЗНЕЦК ОКАЗАЛСЯ УБЫТОЧНЫМ, МОЖЕТ БЫТЬ ПРОСУБСИДИРОВАН

Рейс Санкт-Петербург - Новокузнецк, который авиакомпания «АЛРОСА» начала выполнять с конца сентября, оказался убыточным, сообщил журналистам гендиректор ООО «Аэрокузбасс» (эксплуатирует аэропорт Новокузнецка «Спиченково») Виктор Белозеров.

«Рейс из Санкт-Петербурга почему запустили и убеждали «АЛРОСу» сделать это осенью - чтобы к горнолыжному сезону туристы могли прибыть напрямую (в горнолыжный курорт «Шерегеш» - ИФ). Но, к сожалению, на сегодняшний день этот рейс убыточен, загрузка небольшая. При загрузке 80 человек туда и обратно авиакомпания на парном рейсе несет убытки порядка 700 тыс. рублей», - сказал гендиректор.

По его словам, в порядке компенсации «Аэрокузбасс» предоставил авиакомпании скидку на обслуживание в аэропорту Новокузнецка в размере 75%, однако это не покрывает убыточность рейса. В настоящее время власти Кемеровской области изучают возможность субсидирования рейса из регионального бюджета.

«Средства немаленькие - 530 тыс. рублей заплатить за парный рейс из бюджета. Существенная поддержка. Но если мы этот рейс потеряем, не раскрутим, в дальнейшем этот рейс будет очень сложно восстановить», - подчеркнул Белозеров.

В свою очередь директор Агентства по туризму Кемеровской области Андрей Ромашевский отметил, что к настоящему времени достигнута договоренность с туристско-информационным центром Санкт-Петербурга о том, чтобы в ближайшее время провести туроператорам города презентацию пакетных туров в Шерегеш.

«Загрузка таких рейсов должна вестись пакетными турами», - считает Ромашевский.

Глава «Аэрокузбасса» также сообщил о планах запустить из Новокузнецка в 2020 году прямые рейсы в Омск, Казань и Екатеринбург дважды в неделю. Как он затем уточнил

«Интерфаксу», в настоящее время решается вопрос о том, какие авиакомпании будут выполнять эти рейсы.

Белозеров напомнил, что в текущем году из Новокузнецка уже запущен рейс в Новосибирск (выполняет S7), с конца октября авиакомпания NordStar начнет выполнение рейсов в Красноярск. Говоря о рейсе в Новосибирск, гендиректор «Аэрокузбасса» отметил «хорошую наполняемость» самолетов, а также сообщил, что в настоящее время обсуждаются планы увеличить частоту рейсов с тех до семи раз в неделю. При этом авиакомпании S7 предоставлена скидка на обслуживание в аэропорту Новокузнецка в размере 80%.

«АЛРОСА» выполняет рейс Санкт-Петербург - Новокузнецк в выходные дни. Из Санкт-Петербурга самолет вылетает в субботу вечером, из Новокузнецка - в воскресенье утром. Полеты осуществляются на Boeing-737-800, время в пути составляет пять часов.

Развитие аэропорта Новокузнецка в настоящее время увязано, в том числе, с развитием горнолыжного курорта Шерегеш на юге Кемеровской области (Таштагольский район).

Турпоток Шерегеша в прошлом сезоне увеличился примерно на 30% и составил порядка 1,3 млн человек. На пресс-конференции в начале сентября губернатор Кузбасса Сергей Цивилев говорил, что в настоящее время ведется отбор инвестора и основного застройщика сектора Б курорта Шерегеш, который «к 2021 году должен работать». По словам Цивилева, развитие сектора Б - «это второй Шерегеш, он может быть больше склона А (здесь в настоящее время расположена основная часть подъемников, горнолыжных трасс и гостиниц курорта - ИФ)», ввод сектора Б может обеспечить рост турпотока до более 2,5 млн человек в год.

В настоящее время горнолыжный курорт Шерегеш включает 24 горнолыжные трассы (всего около 45 км), 18 подъемников, на его территории находятся 64 отеля, 62 кафе и ресторана, 3 развлекательных центра.

По данным «Спиченково», пассажиропоток аэропорта вырос с 246,4 тыс. человек в 2017 году до 259,4 тыс. человек в 2018 году. По результатам 9 месяцев 2019 года пассажиропоток составил 203,7 тыс. человек. Как ожидается, по итогам 2019 года «Спиченково» выйдет на показатель 270 тыс. человек.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «ИРАЭРО» ОТКРЫЛА АВИАРЕЙСЫ ИЗ САМАРЫ И ЕКАТЕРИНБУРГА В НИЖНИЙ НОВГОРОД

Авиакомпания «ИрАэро» в пятницу начала выполнять авиарейсы по маршрутам Самара - Нижний Новгород и Екатеринбург - Нижний Новгород (все три аэропорта входят в холдинг «Аэропорты регионов», контролирует группа «Ренова»).

Пресс-служба нижегородского аэропорта сообщает, что в пятницу прибыл первый рейс авиакомпании «ИрАэро» по маршруту Самара - Нижний Новгород. Он будет выполняться на самолетах SSJ-100 пять раз в неделю: по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям. Время в пути - один час.

В пресс-службе аэропорта Нижнего Новгорода «Интерфаксу» сообщили, что в пятницу «ИрАэро» также начала выполнять прямые рейсы в Нижний Новгород из Екатеринбурга. Полеты по этому направлению запланированы два раза в неделю по средам и пятницам на самолетах SSJ-100. Время в пути составит 1 час 50 минут.

Кроме того, «ИрАэро» продолжает выполнять рейсы из Нижнего Новгорода в Санкт-Петербург, но с 18 октября полеты стали ежедневными (ранее они выполнялись три раза в неделю).

В настоящее время других прямых авиарейсов из Нижнего Новгорода в Самару и Екатеринбург нет.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; «ИРАЭРО» 21 НОЯБРЯ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В НОВЫЙ УРЕНГОЙ

Авиакомпания «ИрАэро» с 21 ноября начнет выполнять прямые рейсы из Москвы (аэропорт «Домодедово») в Новый Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ), сообщает пресс-служба перевозчика.

Рейсы будут выполняться на самолете SSJ-100 по четвергам и пятницам.

Ранее «ИрАэро» открыла рейсы из московского аэропорта «Внуково» в Новый Уренгой три раза в неделю, а также в Сабетту (Ямало-Ненецкий автономный округ).

Кроме того, с 22 октября «ИрАэро» запускает субсидируемый рейс по маршруту Магадан - Певек (Чукотский автономный округ). Полеты будут выполняться по вторникам на самолетах Ан-24. График полетов будет действовать до конца 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; ИНВЕСТОР АЭРОПОРТА ИРКУТСКА ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫБРАН ЧЕРЕЗ «ПРОКОНКУРЕНТНУЮ ПРОЦЕДУРУ» - АРТЕМЬЕВ

Инвестор строительства нового терминала аэропорта Иркутска должен быть выбран через «проконкурентную процедуру», считает глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев.

«Я считаю, что должна быть обязательно проконкурентная процедура на недискриминационной основе. На таких основаниях конкурс должен быть», - сказал Артемьев в интервью «Интерфаксу», комментируя заявление губернатора Иркутской области Сергея Левченко о решении не проводить конкурс на выбор инвестора и строить новый терминал за деньги области.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - строительства нового аэропорта за пределами города. Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), «Ростеха» и «Роснефти» (МОЕХ: ROSN), но проект так и не состоялся. В последние годы главными интересантами выступали «Новпорт» Романа Троценко, «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски, которые ждали объявления конкурса.

Однако конкурс так и не состоялся. Весной прошлого года Сергей Левченко сообщил, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт Аэро», блокпакет которого принадлежит «Ростеху», а в эксплуатации будет участвовать «Новпорт». Позднее глава «Ростеха» Сергей Чемезов говорил в интервью «Ведомостям», что госкорпорация планирует получить 25% в проекте, 75% будет у компании «Система управления», которую он назвал структурой «Новпорта».

Позднее сообщалось, что ФАС возбудила дело по признакам нарушения закона о защите конкуренции в отношении участников проекта. Среди подозреваемых фигурировали: АО «Международный аэропорт Иркутск» (принадлежит региону, управляет существующим аэропортом), правительство и губернатор Иркутской области, принадлежащие Троценко компании AEON и «Новпорт», а также ООО «Система управления» (в собственности у гражданки РФ Марьяны Чураковой) и ООО «Рампорт безопасность» (переименовано в ООО «Терминал Иркутск»). В результате проверки ФАС все они были признаны нарушителями.

В начале октября Левченко заявил, что правительство региона будет самостоятельно строить новый терминал. «Будем строить за собственные ресурсы. В связи с этим я поручил оптимизировать проект, подобрать аналоги. Я думаю, в два раза проект удешевим», - сказал он. «Хотелось больше украшений, но такой проект мы не выдержим. В конце концов, все равно нам предстоит аэропорт переносить за пределы города», - сказал Левченко.

ТАСС; 2019.10.18; АЭРОПОРТ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ В СОБСТВЕННОСТЬ РЕГИОНА

Власти Магаданской области намерены получить в собственность региона международный аэропорт Магадан для дальнейшей передачи частным компаниям-инвесторам. Об этом в пятницу сообщил губернатор Колымы Сергей Носов на встрече с журналистами.

«План следующий: сначала взять [аэропорт] в собственность Магаданской области, а потом предложить частным компаниям. Система такова: частник придет, если область создаст ему условия. Для того чтобы это сделать, надо сначала аэропорт в собственность получить, чтобы мы могли грамотно этим распорядиться», - сообщил Носов.

По его словам, в **Минтрансе** РФ обсуждается вопрос по поводу ускорения передачи объекта в региональную собственность. «Мы определились с одним потенциальным инвестором, но, по мнению **Минтранса**, уже наблюдается целая очередь за право инвестировать и работать в магаданском аэропорту», - отметил глава региона.

Международный аэропорт Магадан федерального значения ведет свою историю с 1960-х годов. Первая очередь взлетно-посадочной полосы длиной 1680 м была сдана в эксплуатацию 10 сентября 1963 года. Статус международного аэропорт «Магадан - 56 км (Сокол)» приобрел 2 июня 1991 года, а 26 июля того же года решением Магаданского горисполкома было зарегистрировано государственное предприятие «Аэропорт Магадан». В 1973 году в поселке Сокол, где находится аэропорт, состоялось открытие нового здания аэровокзала.

Сейчас аэропорт обеспечивает регулярное авиасообщение Магаданской области с аэропортами Дальнего Востока, Сибири и Москвы. В декабре прошлого года магаданскому аэропорту присвоили имя артиста Владимира Высоцкого.

<https://tass.ru/ekonomika/7015852>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; АЭРОПОРТ НОВОКУЗНЕЦКА НАМЕРЕН ДО 2022Г ПОСТРОИТЬ ТЕРМИНАЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЙ ЗА 500 МЛН РУБ

ООО «Аэрокузбасс» (эксплуатирует аэропорт Новокузнецка «Спиченково») готово построить терминал международных авиалиний за 500 млн рублей при условии решения **Минтранса** и получения 34,6 млн рублей федеральных средств на приобретение оборудования для **пункта пропуска**, сообщил «Интерфаксу» гендиректор «Аэрокузбасса» Виктор Белозеров.

«Имеющийся **пункт пропуска** действует на нерегулярной основе. То есть, когда рейс имеется, мы договариваемся с контролирующими органами, они присылают своих сотрудников и оформляют рейсы. Это ограничение нашей деятельности», - заявил Белозеров.

По его словам, новый терминал необходим аэропорту, поскольку действующий «работает по реверсивной схеме». «Самолет прилетел, обслужили пассажиров на прилет, они получили багаж, прошли паспортный и таможенный контроль, вышли из аэровокзала. А потом по этим же коридорам идут пассажиры на вылет. Это занимает более 4 часов, все это время самолет стоит на обслуживании. Это низкая привлекательность аэропорта, это неинтересно авиакомпаниям, потому что самолет должен летать, а не стоять на земле, это неудобство для пассажиров», - пояснил гендиректор.

К настоящему моменту для строительства терминала уже выполнены все необходимые геодезические работы, заказан проект. В конце года его планируется передать в Главгосэкспертизу, весной 2020 года приступить к строительству терминала и завершить его в 2021 году. Речь идет о двухэтажном здании площадью порядка 3 тыс. кв. м. Строительство будет вестись в непосредственной близости от действующего двухэтажного терминала площадью 3,9 тыс. кв. м.

По словам Белозерова, в международном терминале запланирован, в том числе, транзитный зал. «Мы будем прикладывать все силы для того, чтобы организовать транзитные полеты через Новокузнецк, чтобы пассажиры международных линий могли после посадки находиться в этом зале некоторое время, пока самолет обслуживают», - сообщил Белозеров.

В перспективе «Аэрокузбасс» планирует также построить терминал внутренних линий. «Аэровокзал, который сегодня есть, будет работать только на вылет как на международных линиях, так и на внутренних. А два терминала, которые построим, будут работать только на прилет - один для международных линий, другой для внутренних. Мы разводим потоки, увеличиваем площади и тем самым обеспечиваем и культуру обслуживания пассажиров, и привлекательность аэропорта, и надеемся увеличить объем (пассажирских перевозок - ИФ)», - резюмировал Белозеров.

Вместе с тем, по его словам, до настоящего времени отсутствует решение **Минтранса по пункту пропуска**. По словам гендиректора, заказывая в такой ситуации проект, «Аэрокузбасс» рискует. «Построив терминал и не получив разрешения, мы не можем его эксплуатировать», - подчеркнул гендиректор.

Он также добавил, что в настоящее время необходимой для аэропорта Новокузнецка является реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП). «Полоса введена в эксплуатацию 35,5 лет назад, нормальный срок эксплуатации - 20 лет», - отметил Белозеров. По его словам, обеспечить использование ВПП в течение столь длительного срока удалось за счет произведенных 21 год назад мероприятий: замены отмопок, вскрытия и герметизации швов.

«Тем самым мы сэкономили для государства как минимум один капремонт полосы, а он оценивается в 3,5 млрд рублей. И мы много лет добиваемся, обосновываем (необходимость реконструкции - ИФ). Так вечно продолжаться не может - стратегически важный объект может выйти из эксплуатации и оставить промышленный юг Кузбасса без аэродрома. Это неправильно (. . .) На сегодняшний день предварительно оговорена цифра в 3,184 млрд рублей, которую мы доказываем, что необходимо направить на реконструкцию ВПП в Новокузнецке», - заявил Белозеров.

В апреле 2012 года правительство РФ разрешило «Спиченково» обслуживать международные полеты. Первый международный рейс «Спиченково» обслужило 15 декабря 2012 года. Открытие международного терминала в аэропорту призвано было снять инфраструктурные ограничения региона в развитии туризма, когда юг Кемеровской области с населением около 2 млн человек не имел прямого воздушного сообщения со странами Европы и Азии, и жители региона вынуждены были добираться туда через Кемерово, Новосибирск, Барнаул, Москву.

Были планы до конца 2014 года в «Спиченково» построить трехэтажное здание международного терминала. Тогда предполагалось, что инвестиции в проект превысят 600 млн рублей, в том числе 400 млн рублей будет выделено из федерального бюджета. Однако средства не были выделены.

По данным аэропорта, его пассажиропоток вырос с 246,4 тыс. человек в 2017 году до 259,4 тыс. человек в 2018 году. По результатам 9 месяцев 2019 года пассажиропоток составил 203,7 тыс. человек. Как ожидается, по итогам 2019 года «Спиченково» выйдет на показатель в 270 тыс. человек.

ТАСС; 2019.10.18; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАТОВ НАЧАЛ ПРИНИМАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПОСАДОЧНЫЕ ТАЛОНЫ

Пассажиры ростовского аэропорта Платов получили возможность использовать электронные посадочные талоны. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба аэропорта.

«В международном аэропорту Платов (входит в холдинг «Аэропорты регионов») начал действовать сервис электронных посадочных талонов. Теперь пассажирам,

регистрирующимся на внутренние рейсы онлайн, необязательно получать распечатку бумажного посадочного талона на стойках регистрации, достаточно получить электронный посадочный талон на свое мобильное устройство», - говорится в сообщении. В пресс-службе уточнили, что проходить при помощи электронного посадочного смогут пассажиры, вылетающие из Платова рейсами авиакомпаний «Азимут», «Победа», «Уральские авиалинии», Utair, Nordstar. Планируется, что в дальнейшем этот список будет расширяться.

<https://tass.ru/obschestvo/7017522>

ТАСС; 2019.10.18; ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ АЭРОПОРТА В ТЮМЕНИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП) международного аэропорта «Рошино» в Тюмени обойдется областному бюджету в 2,5 млрд рублей. Она позволит увеличить пропускную способность на 25%, сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе главного управления строительства Тюменской области.

«ФАУ «Главгосэкспертиза России» одобрило проектную документацию по реконструкции ВПП аэродрома «Рошино», в рамках госпрограммы «Развитие транспортной инфраструктуры до 2022 года». Модернизация обойдется для областного бюджета в 2,5 млрд рублей. Приоритетная задача, которая будет решена реконструкцией, это увеличение пропускной способности всего аэродрома на 25%. По итогам аэропорт сможет принимать до 5 млн пассажиров в год, в данный момент этот показатель составляет около 2 млн в год», - сказали в пресс-службе.

Модернизация ВПП аэропорта «Рошино» предусматривает реконструкцию рулежных дорожек и водосточно-дренажной сети, строительство очистных сооружений поверхностного стока и установку новых систем светосигнального оборудования. Также запланированы вертикальная планировка рабочих зон, реконструкция, автоматизация и диспетчеризация объектов электроснабжения, реконструкция метеорологического оборудования, строительство внутрипортовых дорог, устройство сетей связи и управления.

В ведомстве ТАСС подчеркнули, что реконструкция ВПП «Рошино» позволит снять и имеющиеся ограничения по максимальной взлетной массе самолетов, прибывающих в «Рошино», а также уменьшить число их уходов при неблагоприятных погодных условиях на запасные аэродромы.

Тюменский аэропорт Рошино официально открылся 17 января 2017 года после реконструкции, начавшейся в 2012 году. Площадь аэропорта увеличилась с 6,5 тыс. до 27 тыс. кв. м, пропускная способность - с 250 до 600 человек в час.

<https://tass.ru/ural-news/7015501>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.18; МИНПРОМТОРГ РФ В НОЯБРЕ ПРЕДСТАВИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА ДО 2030Г

Минпромторг РФ планирует вынести на заседание правительства в ноябре проект стратегии развития авиапромышленности до 2030 года, сообщила замглавы ведомства Гульназ Кадырова.

«Стратегия разработана, находится на согласовании заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. Планируем в ноябре вынести на заседание правительства», - сказала Кадырова на заседании комитета по бюджету и налогам Госдумы РФ в пятницу.

Согласно открытым данным, первая редакция стратегии авиапрома до 2030 г., оформленная в виде проекта распоряжения правительства, была написана в 2016 году.

ИРКУТСК МЕДИА; 2019.10.18; «ВИМ-АВИА» ХОЧЕТ ПОДАТЬ ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ ПРИНАДЛЕЖАЩЕГО ЕЙ АЭРОПОРТА БРАТСКА

Компания-банкрот «ВИМ-Авиа» планирует подать иск в суд о признании банкротом аэропорта Братска, принадлежащего перевозчику. Об этом следует из уведомления компании, которое отражено в системе «СПАРК-Интерфакс», сообщает ИА IrkutskMedia. «ВИМ-Авиа» сообщает о своем намерении обратиться в Арбитражный суд Иркутской области с заявлением о признании аэропорта Братска в связи с неустранением обстоятельств на основании федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)», — говорится в уведомлении, пишет «Интерфакс».

Напомним, известная российская авиакомпания «ВИМ-Авиа» была признана банкротом в 2018 году. Такое решение принял Арбитражный суд Татарстана.

Ранее сообщалось о том, что проблемы с осуществлением полетов «ВИМ-Авиа» начались 25 сентября 2017 года. Тогда по стране было отменено 12 рейсов из Москвы в разные пункты назначения. Кроме того, по состоянию на 27 сентября около 43 тысяч пассажиров рейсов авиакомпании не могли вылететь в Россию из зарубежных аэропортов в связи с отменой свыше 30-ти рейсов. Самолет из Москвы в Иркутск должен был вылететь 26 сентября, однако прилетел с задержкой в трое суток – 29 сентября.

Тогда же «ВИМ-Авиа» не стала комментировать судьбу аэропорта Братска, собственником которого является. Кредиторская задолженность перевозчика перед шестью банками, чья «дочка» управляет воздушной гаванью северной столицы Приангарья, составляла почти 10 млрд рублей. Все необходимые документы по деятельности авиакомпании переданы в Следственный комитет РФ.

<https://irkutskmedia.ru/news/867548/>

[Вернуться в оглавление](#)