



## Ежедневный мониторинг СМИ

22 ОКТЯБРЯ 2019

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АНА СКРИПКА; 2019.10.22; ТРАССА С ИНТЕЛЛЕКТОМ; КАК НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СКАЖУТСЯ НА ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ .....	4
ТАСС; 2019.10.21; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО БЮДЖЕТУ И НАЛОГАМ ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА 2020 ГОД.....	5
ГУДОК; 2019.10.21; ДЕСЯТЬ ЛЕТ НА ЗАМЕНУ ПОДШИПНИКОВ .....	6
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ПУТИН И АС-СИСИ 23 ОКТЯБРЯ В СОЧИ ОБСУДЯТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭС «ЭЛЬ-ДАБАА» - УШАКОВ .....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОТРЕБУЕТСЯ ДВЕ НЕДЕЛИ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ - РСТ .....	8
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.21; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРОЕКТ ПОПРАВКИ, СОВЕРШЕНСТВУЮЩИХ СИСТЕМУ ГОСЗАКУПОК.....	8
ТАСС; 2019.10.21; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ, КАКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РОССИЯ МОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ АФРИКЕ .....	9
ПРАЙМ; 2019.10.21; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ О РЕГИСТРАЦИИ АЭРОДРОМНОЙ ТЕХНИКИ В ГОСТЕХНАДЗОРЕ .....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ ВЕРИТ В ВОСТРЕБОВАННОСТЬ СЕВМОРПУТИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ .....	10
ТАСС; 2019.10.21; ПОД ОМСКОМ ВОЗОБНОВЯТ СТРОЙКУ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ КРАСНОГОРСКОГО ГИДРОУЗЛА .....	11
ТАСС; 2019.10.21; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЛУЧШЕ ОЦЕНИВАТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ12	
ТАСС; 2019.10.21; ВЛАСТИ РЕГИОНОВ: ПОГОДА И ПАВОДКИ НЕГАТИВНО ПОВЛИЯЛИ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД.....	12
ТАСС; 2019.10.21; В НТИ «АВТОНЕТ» РАССКАЗАЛИ О ГОТОВЯЩИХСЯ ИЗМЕНЕНИЯХ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	14
ТАСС; 2019.10.21; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗАВЕРШИЛ РЕМОНТ ДОРОГ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ .....	15
ТАСС; 2019.10.21; ЖИТЕЛИ НИЖНЕВАРТОВСКА ВЫБРАЛИ ДЛЯ РЕМОНТА ПО НАЦПРОЕКТУ ДОРОГУ К МОНУМЕНТУ «АЛЕША».....	15
ТАСС; 2019.10.21; ГЛАВА ЗАБАЙКАЛЬЯ ПРИЗВАЛ ЧИНОВНИКОВ РАБОТАТЬ В ДВЕ СМЕНЫ, ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ ДОРОГИ В СРОК .....	16
ТАСС; 2019.10.21; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ЛИКВИДИРУЮТ 22 МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП .....	17
РБК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.10.22; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ О НЕХВАТКЕ ДЕНЕГ НА СТАНЦИЮ «СПОРТИВНАЯ» В НОВОСИБИРСКЕ; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОБРАТИЛОСЬ К ВЛАСТЯМ МУНИЦИПАЛИТЕТА С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ РАСТОРГНУТЬ СОГЛАШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ» .....	17
ТАСС; 2019.10.21; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОКРАТИТЬ СРОКИ КОНТРАКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО .....	18
ТАСС; 2019.10.21; СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РФ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 26% - «АВТОДОР» .....	18
ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.21; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧАТ ПРАВО ШТРАФОВАТЬ ЗА ПЕРЕГРУЗ АВТОТРАНСПОРТА .....	19

КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.21; СУД ПРИЗНАЛ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ VLAVLACAR В РОССИИ ЗАКОННОЙ .....	20
ТАСС; 2019.10.21; ОБНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ВОРОНЕЖЕ ТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ .....	20
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.22; КАЗАХСТАНСКИЙ УГОЛЬ ПОДТАЛКИВАЮТ К ЗАПАДУ; ДЛЯ НЕГО УВЕЛИЧЕНА СКИДКА НА ТРАНЗИТ В ПРИБАЛТИКУ .....	20
ГУДОК; МИХАИЛ ЗУБОВ; 2019.10.22; МАШИНИСТАМ ДАДУТ НОВЫЕ ПРАВА; СВИДЕТЕЛЬСТВО НА УПРАВЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВОМ БУДЕТ ВЫДАВАТЬ РОСГРАНСНАДЗОР .....	21
ГУДОК-1520; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.21; ГРАНИЦАМ ДОБАВЯТ СКОРОСТИ; КОНТРОЛЬ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ СОКРАТИТ ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ГРАНИЦ .....	23
ПРАЙМ; 2019.10.21; АРМЯНСКИЙ МИНИСТР ОБСУДИЛ С «ДОЧКОЙ» РЖД МОДЕРНИЗАЦИЮ ПУТЕЙ НА ФОНЕ РАЗГОВОРОВ О СПОРАХ .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД УВЕЛИЧИЛИ СКИДКУ НА ТРАНЗИТ УГЛЯ ИЗ КАЗАХСТАНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ПРИБАЛТИКИ И БЕЛОРУССИЮ .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД ВВЕЛИ СКИДКУ НА ТРАНЗИТ ДТ И МАЗУТА ИЗ ТУРКМЕНИИ ЧЕРЕЗ МАХАЧКАЛУ В ПОРТЫ ЮГА РФ .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ФАС ИЗУЧАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЖД ВВЕСТИ ДЛЯ АЛЮМИНИЯ 8%-НУЮ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ .....	#
ПРАЙМ; 2019.10.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ В ИСКЕ К «ТРАНССТРОЮ» НА 6,4 МЛРД РУБ ПО ПРОЕКТУ «МАЛОГО БАМА» .....	#
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.22; ПЕРЕВАЛКА, ЗАКРЫТАЯ НА БУМАГЕ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О ПРОБЛЕМАХ С ТЕРМИНАМИ В ПОРУЧЕНИЯХ ПРЕЗИДЕНТА .....	#
РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; ГЛАВА СЕВАСТОПОЛЯ ОТМЕНИТ ПЕРЕДАЧУ СЕВМОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ .....	#
ТАСС; 2019.10.21; КАМЧАТКА ПОЛУЧИЛА ДВА НОВЫХ СУДНА ЗА 140 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ .....	#
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.22; ПРОДАЖИ SSJ УШЛИ В ПИКЕ; ВЫРУЧКА ГСС ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ В ПЯТЬ РАЗ .....	#
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.22; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ О ВОЗМОЖНОМ УЩЕРБЕ ИЗ-ЗА РЕЖИМА ОТКРЫТОГО НЕБА В ПУЛКОВО .....	#
ТАСС; 2019.10.21; ПЕРЕВОЗЧИКИ ОПАСАЮТСЯ ФИНАНСОВЫХ ПОТЕРЬ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО .....	#
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.22; 19 ЧАСОВ И 16 МИНУТ В ВОЗДУХЕ; НОВЫЙ РЕКОРД БЕСПОСАДОЧНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ СТРАНИЦУ В АВИАЦИИ .....	#
РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО; 2019.10.22; ВЛАДЕЛЬЦАМ 95% ДРОНОВ В РОССИИ СО СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛИ БУДУТ ГРОЗИТЬ ШТРАФЫ .....	#
ТАСС; 2019.10.21; В РОССИИ ПОСТАВИЛИ НА УЧЕТ БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. ДРОНОВ .....	#
ТАСС; 2019.10.21; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫТО МЕЖДУ МАГАДАНОМ И ПЕВЕКОМ .....	#
РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; «ПОБЕДА» ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ПРЕТЕНЗИИ ФАС ИЗ-ЗА АУДИОРЕКЛАМЫ НА БОРТУ .....	#
ТАСС; 2019.10.21; АЭРОПОРТ ЯКУТСКОГО ОЛЕКМИНСКА ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПОСЛЕ ПОЧТИ ТРЕХ НЕДЕЛЬ ПРОСТОЯ .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ГОРНО-АЛТАЙСКА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ К 2023Г .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; КРЫМ СНОВА ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 0,9 МЛРД РУБ .....	#
ТАСС; 2019.10.21; ЗДАНИЕ АЭРОВОКЗАЛА ОТКРЫЛИ В СУСУМАНЕ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ .....	#

---

ТАСС; 2019.10.21; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ПЛАН РАЗМЕЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ У ТЕРМИНАЛА .....	#
ТАСС; 2019.10.21; В СЕВАСТОПОЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПУСТИТЬ АЭРОЭКСПРЕСС ДО ЕДИНСТВЕННОГО АЭРОПОРТА КРЫМА .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЕРЕВЕЛ ВСЕ ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; КАЗАХСТАНСКИЙ ЛОУКОСТЕР FLYARYSTAN БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ НУР-СУЛТАНА В «ЖУКОВСКИЙ» .....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В ЛОНДОН .....	#
RNS; 2019.10.21; МЕДВЕДЕВ ВКЛЮЧИЛ АЭРОПОРТ ЖУКОВСКИЙ В СИСТЕМУ TAX FREE .....	#
ТАСС; 2019.10.21; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРА МАЛОЙ АВИАЦИИ S7 В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2023 ГОДУ .....	#
РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; ЭКС-ПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП-2 В «ДОМОДЕДОВО» ПОДАЛ ИСК К ПРОМСВЯЗЬБАНКУ .....	#

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АНА СКРИПКА; 2019.10.22; ТРАССА С ИНТЕЛЛЕКТОМ; КАК НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СКАЖУТСЯ НА ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Международная специализированная выставка «Дорога» завершилась в Екатеринбурге, и несмотря на то, что проводилась она в тысячах километров от Центральной России, за мероприятием следили и здесь. Масштабный форум ключевых представителей дорожной отрасли проходит с 2018 года и объединяет конструктивным диалогом представителей власти, бизнеса и научного сообщества. Деловая программа, открывшаяся в первый день работы форума, была посвящена резонансному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Ровное и долговечное асфальтобетонное покрытие, прочная и в меру яркая разметка, освещение вдоль трасс и ухоженные обочины, высокий придорожный сервис - все это было названо участниками в числе важных факторов безопасности дорожного движения в России. Однако, как отметил губернатор

Курской области Роман Старовойт, всего этого уже недостаточно для достижения намеченных показателей по снижению аварийности.

- Скоро нам нужно будет искать новые решения, которые позволят снизить аварийность на наших дорогах, - отметил глава Курской области.

В Курской области в нынешнем году реализовывали самую масштабную за последнее десятилетие программу дорожного строительства и ремонта. Роман Старовойт лично контролировал процесс, а вывод озвучил в Екатеринбурге.

- Нужно обращать внимание на места обустройства производства дорожных работ, - подчеркнул губернатор. - Также необходимо нам совместно с федеральными дорожниками предусмотреть ввод в эксплуатацию синхронизированной системы автоматической фотовидеофиксации и весогабаритного контроля. Перегруженный автомобиль не только разрушает дорогу, но и несет угрозу здоровью и жизни участникам дорожного движения.

Он добавил, что в региональной казне Курской области такие средства уже предусмотрены, при этом системы должны быть максимально цифровизованы: чтобы исключить человеческий фактор в принципе.

В соседней Белгородской области тоже делают ставку на «цифру».

Заместитель губернатора, курирующий строительство и транспорт, Евгений Глаголев рассказал о тех наработках, которые уже применяются на белгородских трассах. По его словам, за интеллектуальными транспортными системами будущее, важно только его максимально приблизить. Так, с 2017 года в регионе уже начали вводить комплексы автоматического весогабаритного контроля, а теперь - по мере развития интеллектуальных транспортных систем

- здесь установят камеры видеофиксации, способные распознавать нарушения парковки, весогабарита, других правил ПДД и в целом контролировать трафик на белгородских трассах. За каждое нарушение эти же «умные» камеры выписывают штраф.

- Сформировав цифровой профиль транспортных средств, установив достаточное количество камер, мы создадим у потенциальных нарушителей ощущение неизбежности наказания, - отмечает Глаголев. - Сейчас 40 процентов

ДТП происходят из-за превышения скорости. Установив контроль средней скорости, можно снизить социальный риск, связанный с гибелью людей.

Он же напомнил о проблеме, решать которую необходимо решать во всех регионах. Она касается разрозненности данных и систем сбора информации.

Необходимо собирать воедино и анализировать информацию, полученную в результате работы метеостанций, камер фиксации и систем весогабаритного контроля. Это позволит вовремя принимать меры для обеспечения безопасности на трассах, что напрямую зависит от погоды и состояния полотна.

Прямая речь

**Максим Акимов** заместитель председателя правительства РФ:

- Основная цель нашего национального проекта - сделать дорожное строительство технологически и принципиально иным: внедрить все необходимое от диагностики до интеллектуальных систем управления транспортом. Через пять лет важно получить инновационный, интеллектуальный, насыщенный лучшими мировыми практиками, самыми современными решениями дорожно-строительный комплекс.

## **ТАСС; 2019.10.21; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО БЮДЖЕТУ И НАЛОГАМ ОДОБРИЛ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА 2020 ГОД**

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении проект федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов. Предполагается, что Госдума рассмотрит документ на заседании 23 октября.

Согласно проекту, доходы федерального бюджета в 2020 году составят 20,379 трлн рублей (из них нефтегазовые - 7,472 трлн рублей, ненефтегазовые - 12,907 трлн рублей), в 2021 году - 21,246 трлн рублей (из них нефтегазовые 7,679 трлн рублей, ненефтегазовые - 13,567 трлн рублей), в 2022 году - 22,058 трлн рублей (из них нефтегазовые 7,73 трлн рублей, ненефтегазовые - 14,327 трлн рублей).

Расходы бюджета в 2020 году составят 19,503 трлн рублей, в 2021 году - 20,634 трлн рублей, в 2022 году - 21,763 трлн рублей.

Профицит федерального бюджета в 2020 году составит 0,8% ВВП, в 2021 году - 0,5% ВВП, в 2022 году - 0,2% ВВП.

Тремя самыми существенными статьями расходов федерального бюджета по-прежнему остаются траты на социальное обеспечение, национальную оборону и национальную безопасность и правоохранительную деятельность. Расходы на соцобеспечение в 2020 году составят 5,010 трлн рублей, в 2021 году - 5,046 трлн рублей, а в 2022 году - 4,827 трлн рублей.

Прогнозируемый объем ВВП на 2020 год составит 112,863 трлн рублей.

Согласно макропрогнозу Минэкономразвития, инфляция в России в 2020 году сократится до 3%, а в 2021-2024 годах сохранится на целевом уровне в 4%. Проект бюджета рассчитан с учетом бюджетного правила, по которому все доходы от нефтегазового экспорта при цене нефти выше 42,4 доллара за баррель будут направляться в резервы.

Расходы на национальные проекты

Расходы федерального бюджета на национальные проекты в 2020 году увеличатся на 10% по сравнению с текущим годом - до 1,982 трлн рублей. В дальнейшем они также будут расти: до 2,217 трлн рублей в 2021 году и до 2,692 трлн рублей в 2022 году.

На финансовое обеспечение **нацпроекта** «Демография» в 2020 году будет направлено 616,03 млрд рублей, в 2021 году - 634,75 млрд рублей, в 2022 году - 588,25 млрд рублей.

Объем финансирования **нацпроекта** «Здравоохранение» в 2020 году составит 299,7 млрд рублей, в 2021 году - 239,95 млрд рублей, в 2022 году - 253,54 млрд рублей. На проект «Образование» выделено 125,93 млрд рублей в 2020 году, 134,71 млрд рублей - в 2021 году, 119,25 млрд рублей - в 2022 году.

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

На реализацию **нацпроекта** «Производительность труда и поддержка занятости» выделено в 2020 году 6,9 млрд рублей, в 2021 году - 6,9 млрд рублей, в 2022 году - 7,48 млрд рублей. Объем финансового обеспечения **нацпроекта** «Наука» составит 47,39 млрд рублей в 2020 году, 69,78 млрд рублей - в 2021 году, 96,14 млрд рублей - в 2022 году. На финансирование проекта «Цифровая экономика» выделено 124,2 млрд рублей в 2020 году, 177,89 млрд рублей - в 2021 году, 258,04 млрд рублей - в 2022 году.

Расходы на **нацпроект** «Культура» в 2020 году составят 14,7 млрд рублей, в 2021 году - 17,83 млрд рублей, в 2022 году - 20,76 млрд рублей. На проект «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» запланировано направить 38,53 млрд рублей в 2020 году, 51,28 млрд рублей - в 2021 году, 95,44 млрд рублей - в 2022 году. На финансирование **нацпроекта** «**Международная кооперация и экспорт**» выделено 74,55 млрд рублей в 2020 году, 123,97 млрд рублей - в 2021 году, 219,35 млрд рублей - в 2022 году. На реализацию Комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** направят 337,22 млрд рублей в 2020 году, 391,89 млрд рублей - в 2021 году, 675,4 млрд рублей - в 2022 году.

Ранее 25 комитетов Госдумы обнародовали свои заключения на проект бюджета, в которых содержится рекомендация нижней палате парламента поддержать проект бюджета в первом чтении с учетом ряда замечаний. Кроме того, положительные заключения дали Банк России, Общественная палата, субъекты РФ, а также научные институты.

<https://tass.ru/ekonomika/7024692>

## ГУДОК; 2019.10.21; ДЕСЯТЬ ЛЕТ НА ЗАМЕНУ ПОДШИПНИКОВ

Владимир Токарев, заместитель министра транспорта РФ

– Какой эффект от полного перехода с роликового типа подшипников на кассетный получит отрасль?

– Целесообразность перевода эксплуатируемого железнодорожного парка на кассетные подшипники и их применения при производстве нового подвижного состава неоднократно отмечалась на различных дискуссионных площадках.

С технической точки зрения кассетный подшипник – это полностью сформированный закрытый узел. При его изготовлении проводится сортировка и сборка деталей, заправка смазкой, запрессовка уплотнений, определение посадочных размеров с занесением данных параметров в паспорт.

В свою очередь, при изготовлении роликового цилиндрического подшипника все вышеперечисленные операции необходимо провести перед монтажом на шейку оси. Поэтому, говоря о цене вопроса, сравнивать необходимо не стоимость подшипников, а стоимость полностью сформированного буксового узла с учётом затрат на работы и материалы.

Качественные конструктивные характеристики кассетных подшипников обеспечат снижение числа остановок поездов в пути следования по причине нагрева буксового узла, отцепок грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт по причине неисправности буксового узла колёсных пар, сокращение потерь времени в графике движения поездов.

Положительным эффектом станут отказ от ремонта буксового узла в течение восьми лет с момента установки, увеличение ресурса цельнокатаного колеса колёсной пары с 6 до 11 лет и ресурса оси колёсной пары вследствие сокращения количества операций по холодной запрессовке/распрессовке.

При локализации производства до уровня не менее 90–95% мы получим развитие высокотехнологичного производства подшипников, дополнительные рабочие места в регионах, увеличение поступлений в бюджет России в виде налогов на сумму более 3,5 млрд руб.

Именно поэтому перевод парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа поддержан Минпромторгом И Минтрансом России, Росжелдором, Ространснадзором, владельцами инфраструктур, производителями подшипников, вагонов, колёс, вагоноремонтными предприятиями, операторами, владеющими 1/3 парка, Федеральной пассажирской компанией, Центральной дирекцией моторвагонного подвижного состава, пригородными компаниями. При этом многие компании не только поддерживают данные решения, но и включились в процесс их реализации.

– Как будут окупаться затраты операторов подвижного состава при покупке кассетных подшипников?

– Оценку их расходов, связанных с переводом грузовых вагонов на подшипники кассетного типа, необходимо проводить комплексно, с учётом изменения затрат на всё

жизненном цикле колёсной пары. Срок службы кассетного подшипника – 16 лет. За это время затраты, связанные с эксплуатацией роликового подшипника, с учётом его срока службы – три года, расходов на установку новых роликовых подшипников, ремонта составят 85 тыс. руб. При этом затраты на кассетный подшипник за те же 16 лет составят 63 тыс. руб.

– Как быстро можно будет осуществить переход с роликовых подшипников на кассетные?

– В России внедрение подшипников кассетного типа на подвижном составе началось в 2001 году. Сейчас ими оборудовано 4560 пассажирских вагонов, или 20% от общего парка, 133,8 тыс. грузовых вагонов, или 12% от общего парка. При этом все вновь изготавливаемые пассажирские вагоны, большинство новых серий локомотивов и грузовые вагоны с нагрузкой 25 тонн на ось оборудуются только подшипниками кассетного типа. Заводы-изготовители проводят работу по внесению изменений в конструкторскую документацию на тележки типа 2, которые предусматривают применение кассетных подшипников как в корпусе буксы, так и с использованием адаптера.

На недавнем совместном совещании Минпромторга и **Минтранса** производители кассетных подшипников проинформировали об имеющейся возможности расширения суммарных производственных мощностей – до 1 млн штук в год в течение 1,5–2 лет с локализацией производства до уровня не менее 90–95%. Им предложено подготовить заявки для заключения специальных инвестиционных контрактов в соответствии с федеральным законом.

«О промышленной политике в Российской Федерации». Это позволит гарантировать развитие производственных мощностей и увеличение локализации производства кассетных подшипников на территории России. С двумя компаниями уже подписаны дорожные карты по локализации полного цикла, увеличению производственных мощностей до 2021 года. Аналогичные мероприятия проводятся ещё одной структурой.

По результатам проведённого анализа потребности в подшипниках кассетного типа при капитальном ремонте колёс и новом вагоностроении мы пришли к выводу, что перевод парка на подшипники кассетного типа будет поэтапным, планомерным в течение десяти лет. В соответствии с информацией из базы данных пономерного учёта грузовых вагонов, до 2032 года подлежат исключению из эксплуатации порядка 350 тыс. вагонов. Таким образом, переводу на подшипники кассетного типа подлежат 656 тыс. вагонов – 65,6 тыс. в год. Соответственно годовая потребность в подшипниках кассетного типа с учётом нового вагоностроения составит около 750 тыс. штук.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1481165&archive=2019.10.21>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ПУТИН И АС-СИСИ 23 ОКТЯБРЯ В СОЧИ ОБСУДЯТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭС «ЭЛЬ-ДАБАА» - УШАКОВ**

Экономическая часть повестки двусторонней встречи президентов РФ и Египта Владимира **Путина** и Абдель Фаттаха ас-Сиси 23 октября в Сочи на полях саммита Россия-Африка включает вопросы восстановления авиасообщения между странами, хода реализации проекта строительства АЭС «Эль-Дабаа» и создания в Египте российской промышленной зоны.

«Несомненно, эта тема (восстановления авиасообщения - ИФ) будет обсуждаться. И в ходе предыдущей встречи (лидеров - ИФ) были даны некоторые поручения в данном контексте, и мы готовимся к этому обсуждению. Мы пригласили специально на беседу с ас-Сиси нашего министра транспорта, который выскажет свои соображения. Ну и египтяне, конечно, расскажут то, что делается, и то, что они собираются делать для того, чтобы авиарейсы были возобновлены в полном объеме», - сообщил помощник президента РФ Юрий Ушаков на брифинге в Москве.

По его словам, ожидается также, что лидеры рассмотрят ход реализации крупных совместных проектов.

«Речь о строительстве в Египте АЭС «Эль-Дабаа» и создании в восточном районе города Порт-Саид российской промышленной зоны», - пояснил Ушаков.

Россия прервала авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 г. после крушения в небе над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировала катастрофу как теракт, назвав ее причиной взрыв бомбы на борту лайнера. В апреле 2018 г. авиасообщение с Египтом было возобновлено. Рейсы выполняют авиакомпании «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и EgyptAir, но только в регулярном сегменте и только между Москвой и Каиром. Чартерные полеты в курортные города Египта все еще запрещены.

Межправсоглашение о строительстве АЭС Россия и Египет подписали 19 ноября 2015 г. ЕРС-контракт (на инженерные разработки, материально-техническое снабжение и строительство) по АЭС «Эль-Дабаа» был заключен 31 декабря 2016 г. В декабре 2017 г. в Каире глава «Росатома» Алексей Лихачев и министр электроэнергетики и возобновляемых источников энергии Египта Мохаммед Шакер подписали акты о вступлении в силу коммерческих контрактов на строительство 4-блочной АЭС «Эль-Дабаа». Получение строительной лицензии на I блок и его начало строительства ожидаются к середине 2020 г., разрешение на строительство II блока также ожидается в 2020 г. Строительство всех четырех блоков АЭС планируется завершить к 2028-2029 гг. Как сообщалось, топливный контракт по АЭС «Эль-Дабаа» может составить \$15 млрд.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-i-prezident-Egipta-obsudyat-vozstanovlenie-charternogo-aviasoobscheniya-2019-10-21/>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ТУРОПЕРАТОРАМ ПОТРЕБУЕТСЯ ДВЕ НЕДЕЛИ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРОВ В ЕГИПЕТ - РСТ**

Туроператоры готовы в течение двух недель возобновить чартерные программы в Египет, если лидеры двух стран достигнут соглашения, сообщила portalу «Интерфакс-Туризм» пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина в понедельник.

23 октября в Сочи на саммите «Россия-Африка» президент РФ **Владимир Путин** обсудит с президентом Египта Абдель Фаттахом ас-Сиси возможность возобновления чартерного авиасообщения. В Египте считают, что вероятность положительного решения этого вопроса велика.

«Туроператоры готовы в течение двух недель возобновить чартерные программы в Египет, если лидеры двух стран придут к соглашению по этому вопросу», - сказала Тюрина.

Однако она напомнила, что на предыдущей встрече двух лидеров 17 октября 2018 года эта тема также обсуждалась, и по ее итогам **Владимир Путин** заявлял о стремлении в ближайшее время возобновить чартерные перевозки по этим маршрутам.

«Тогда рынок всколыхнулся, появилась надежда, что направление скоро откроют. Туроператоры рассчитывали к Новому году сформировать полноценный турпоток в Египет. Но прошел год и ничего не изменилось», - сказала Тюрина.

По ее словам, у турбизнеса по-прежнему нет никакой информации о перспективах направления, а значит невозможно строить планы, и зимняя перевозка сверстана без учета Египта.

«А о настроении рынка говорит, например, тот факт, что турагенты просят туроператоров организовать рекламники по отелям массового спроса в ОАЭ, чтобы снова готовить клиентам предложения на замену Египту», - добавила пресс-секретарь РСТ.

## **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕГОР ПАВЛЕНКО; 2019.10.21; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ПРОЕКТ ПОПРАВОК, СОВЕРШЕНСТВУЮЩИХ СИСТЕМУ ГОСЗАКУПОК**

Министерство транспорта РФ разработало законопроект, предусматривающий внесение поправок в Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Проект документа опубликован на федеральном портале проектов нормативных актов.



Законопроект призван усовершенствовать порядок исполнения контрактов в рамках комплексного **плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Авторы документа отмечают, что выполнение госконтрактов на строительство и реконструкцию объектов капитального строительства, как правило, носит долгосрочный характер, а размер обеспечения исполнения обязательств по таким контрактам составляет 10-30 процентов начальной цены. Для исполнителя контракта такая сумма может быть обременительна, единственный способ - предоставление банковской гарантии. Однако они выдаются на срок до пяти лет, а комиссия по ним достигает пяти процентов, что для подрядчика является значительной финансовой нагрузкой. К тому же, банки выставляют жесткие требования к подрядным организациям.

Законопроектом предлагается наделить заказчика правом устанавливать требование гарантии по отдельным этапам его исполнения. Авторы документа ссылаются на Градостроительный кодекс, согласно которому подготовка проектной документации может осуществляться поэтапно, поэтому и банковская гарантия может предоставляться на срок отдельного этапа контракта. В законопроекте предлагается установить срок действия банковской гарантии не менее, чем один год, а ее размер - не более 10 процентов стоимости отдельного этапа контракта. Если подрядчик откажется от исполнения своих обязательств, то будет внесен в реестр недобросовестных поставщиков.

«Принятие законопроекта позволит повысить конкуренцию при размещении заказов на выполнение контрактов по строительству, реконструкции объектов капитального строительства, а также обеспечить их дальнейшую реализацию в установленные сроки», - говорится в пояснительной записке.

Принятие пакета поправок не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-razrabotal-proekt-popravok-sovershenstvuyushhikh-sistemu-goszakupok.html>

## **ТАСС; 2019.10.21; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ, КАКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РОССИЯ МОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ АФРИКЕ**

Комплексный подход основанный на полном жизненном цикле проектов, новейшие технологии цифровизации транспортных услуг и другие преимущества российского транспортного комплекса могут стать основой для наращивания сотрудничества между Россией и странами Африки. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в **Минтрансе** России.

Богатый опыт российских транспортников позволяет предложить африканским коллегам сотрудничество во всех отраслях транспорта. «Речь идет о железнодорожном транспорте, внедрении цифровизации на транспорте, строительстве дорожной и портовой инфраструктуры, а также об услугах в области транспортного образования», - отметили в **Минтрансе** РФ.

Особенно в ведомстве подчеркивают колоссальный интеллектуальный и практический опыт, накопленный в отечественной железнодорожной индустрии. «В части железнодорожного транспорта российская сторона стремится реализовать весь комплекс услуг и технологий – от начальной стадии проектирования и проработки проекта до его последующей реализации «под ключ» в любой стране мира», - говорят в **Минтрансе**.

Помогает им в этом многолетняя практика и школа строительства инфраструктуры в самых разных климатических и геологических условиях: от Арктики до пустынь.»Принципиальное отличие российского подхода от других предложений на рынке – это поиск технических и организационных решений, а также расчет их параметров с точки зрения всего жизненного цикла проекта, - добавляют в **Минтрансе**. - При таком комплексном подходе заказчик получает не только построенную железную дорогу, но и полную формулу последующей эксплуатации».

Сюда входит и управление грузопотоками, и решения по оптимизации расходов на пассажироперевозки. Помочь в этом возможным заказчикам должны и разрабатываемые в России интеллектуальные транспортные системы. К примеру, информационные и

навигационные технологии на базе ГЛОНАСС, расширяющие и количество, и качество транспортных услуг.

К примеру, по мнению **Минтранса**, заинтересовать зарубежных партнёров может система помощи на дорогах «ЭРА-ГЛОНАСС». Она обеспечивает оперативное получение информации о дорожно-транспортных происшествиях, в автоматическом режиме связывается с оператором в случае ДТП, что помогает спасти жизни и здоровье участников дорожного движения в экстренных ситуациях.

В части регулирования транспортных потоков и повышения эффективности грузовой логистики Россия может предложить опыт внедрения интеллектуальных транспортных систем. «Они позволяют осуществлять контроль местонахождения транспортного средства по GPS/ГЛОНАСС-координатам без применения сотовых сетей связи, мониторинг транспортных средств, телеметрию грузов, сбор данных о влажности и температуре дорожного покрытия, экологический мониторинг, управление освещением в железнодорожных парках, управление парковками, и т.д.», - поясняют в **Минтрансе**.

Один из конкретных примеров - система - «Платон», созданная с целью контроля за движением большегрузных автомобилей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-rasskazal-kakie-transportnye-tehnologii-rossia-mozet-predlozit-afrike>

## **ПРАЙМ; 2019.10.21; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ О РЕГИСТРАЦИИ АЭРОДРОМНОЙ ТЕХНИКИ В ГОСТЕХНАДЗОРЕ**

**Минтранс РФ** предлагает отменить требование о регистрации аэродромной техники в Ростехнадзоре, следует из материалов, размещенных на федеральном портале нормативных правовых актов.

«Устранить требование о регистрации аэродромной техники в Ростехнадзоре», - говорится в материалах.

В материалах сказано, что это требование является избыточным. Возможность выдачи на аэродромную технику документов, позволяющих их зарегистрировать в Ростехнадзоре, отсутствует, что приводит к невозможности эксплуатации аэродромной техники.

Ведомство также отмечает, что аэродромная техника, в частности, авиационные трапы не являются транспортным средством.

«Поступают жалобы в **Минтранс России** о проблемах с оформлением документов на таможенных постах для ввоза аэродромной техники в целях эксплуатации. По результатам проведенного совещания в ФТС России на уровне заместителей руководителей ФОИВ принято решение о внесении изменений в ведомственный акт», - говорится в материалах.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РОСМОРРЕЧФЛОТ ВЕРИТ В ВОСТРЕБОВАННОСТЬ СЕВМОРПУТИ КОНТЕЙНЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ**

Опасений по поводу востребованности Северного морского пути (Севморпути) для перевозки контейнерных грузов нет, несмотря на заявления ряда компаний об отказе от этого маршрута, считает замглавы **Минтранса** - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) **Юрий Цветков**.

«Нет (рисков - ИФ), у нас там есть другие участники, - у нас, помимо этих компаний, и китайские коллеги, Южная Корея активно участвует, японцы», - сказал он журналистам, отвечая на вопрос о рисках развития контейнерных перевозок по Северному морскому пути.

В пятницу швейцарская Mediterranean Shipping Company (MSC, второй в мире контейнерный перевозчик) заявила об отказе использовать Севморпуть из-за экологических рисков. «Маршрут по СМП находится в арктических водах, трасса была протестирована другими судоходными линиями, стремящимися воспользоваться преимуществами таяния льда и глобального потепления», - заявила MSC. Компания сосредоточится на улучшении экологических показателей на уже существующих глобальных маршрутах.

Ранее с инициативой отказаться от использования СМП из-за угрозы экологии выступила французская контейнерная линия CMA CGM.

«Я подозреваю, что как в первом, так и во втором случае у них нет судов и нет компетенций арктического плавания, и грузов нет. Если там (на СМП - ИФ) появится грузооборот, тогда они побегут впереди других. Или их место займут другие. Сейчас пока у нас, чтобы понимать, транзит менее 1 млн тонн... Пока говорить не о чем, контейнеры пока не идут», - прокомментировал **Цветков** заявления контейнерных перевозчиков.

«Нужно создать специальный флот, который будет усиленного ледового класса, набирать соответствующие компетенции, проработать (маршрут - ИФ) - и тогда действовать. Я думаю, что это дело будущего», - сказал он.

«Контейнерным компаниям важно расписание на полгода, на год даже вперед. С точки зрения ледовой составляющей это накладывает определенные лимиты, поскольку, как вы понимаете, у нас пока что еще сезонность существует, мы планируем переходить на круглогодичную навигацию, но пока этого не произошло без дополнительных ледоколов», - отметил глава **Росморречфлота**.

По его словам, существует прямая зависимость между экологией и скоростью доставки грузов. «Если мы идем по южному маршруту через Суэцкий канал и по Севморпути, мы экономим практически в два раза времени. Соответственно, это все выхлопы в атмосферу, это огромная помощь решению экологических вопросов», - добавил **Цветков**.

Датская Maersk, мировой лидер контейнерных перевозок, изучает возможность запуска сезонного контейнерного сервиса по Севморпути между портами на Дальнем Востоке и Санкт-Петербургом. «Мы изучаем вариант работы одного судна ледового класса», - сообщил в июне глава A.P. Moeller-Maersk A/S Сорен Скоу. При этом Maersk пока не планирует строить новые суда ледового класса, т.к. в Балтийском регионе работают семь контейнеровозов компании усиленного ледового класса, один из которых в прошлом году прошел по Севморпути в тестовом режиме, напомнил CEO Maersk.

Как сообщалось, в сентябре 2018 г. Maersk отправила в первый пробный рейс по Севморпути контейнеровоз ледового класса Venta Maersk вместимостью 3600 TEU. Судно вышло из Владивостока с грузом замороженной рыбы в порт Пусан (Южная Корея) где на него дозагрузили контейнеры с электроникой. Пройдя по Севморпути, контейнеровоз доставил часть груза в Бремерхафен (Германия) и вышел на конечную точку маршрута в Санкт-Петербург. Весь переход продлился 32 дня.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал. По итогам 2018 года объем грузоперевозок по Севморпути вырос в два раза, до почти 20 млн тонн.

## **ТАСС; 2019.10.21; ПОД ОМСКОМ ВОЗОБНОВЯТ СТРОЙКУ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ КРАСНОГОРСКОГО ГИДРОУЗЛА**

Омский филиал Главгосэкспертизы выдал положительное заключение на завершение первого этапа строительства красногорского гидроузла, возведение которого было заморожено в 2014 году, сообщается на сайте ведомства.

«Проектом, рассмотренным экспертами Омского филиала Главгосэкспертизы России, планируется завершение строительства после длительного простоя объектов первого этапа. Будет проведена достройка сооружений левого берега, судоходного шлюза и необходимого для их функционирования комплекса вспомогательных сооружений, инженерных сетей и систем. <...> Работы финансируются за счет средств бюджета Омской области», - говорится в сообщении.

Получить оперативный комментарий об объеме финансирования и сроках проведения работ у правительства региона ТАСС не удалось. Губернатор региона Александр Бурков ранее сообщил ТАСС, что на запуск гидроузла в эксплуатацию необходимо не менее 5 млрд рублей.

Завершение первого этапа строительства необходимо для того, чтобы не допустить постепенного разрушения уже построенных сооружений. «Данным этапом строительства не предусматривается наполнение водохранилища. В дальнейшем запроектированные объекты обеспечат работу гидроузла в проектном режиме уже после наполнения

водохранилища и перекрытия русла реки, предусмотренных вторым этапом строительства», - поясняется в сообщении.

Строительство красногорского водоподъемного гидроузла началось в мае 2012 года и должно было завершиться к 300-летию Омска в 2016 году. Однако из-за банкротства в 2014 году генподрядчика НПО «Мостовик» оно было заморожено.

Гидроузел возводится на 1813-м километре от устья Иртыша возле села Красная Горка Омской области. Необходимость в гидроузле объяснялась произошедшим за последние десятилетия резким снижением уровня сибирской реки по причине большого отъема воды на территориях Казахстана и Китая. По расчетам проектировщиков, плотина гарантирует надежное водоснабжение Омска и улучшит условия навигации на Иртыше в так называемый меженный период (период самого низкого уровня воды в июле-сентябре).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervyj-etap-stroitelstva-gidrouzla-vozobnovat-pod-omskom---glavgosekspertiza>

## **ТАСС; 2019.10.21; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЛУЧШЕ ОЦЕНИВАТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ**

Половина россиян знает о **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»** и 53% заметили улучшения состояния дорог. Об этом говорится в результатах исследования, проведенного аналитическим центром НАФИ.

«Каждый третий россиянин — 33% — отметил, что видел «визитные карточки» проекта: информационные щиты и эмблему», - следует из опроса проведенного в сентябре 2019 года.

Почти половина - 46% опрошенных жителей городских агломераций отметили, что в этом году объем строительства и ремонта городских дорог в их регионе увеличился. Кроме того, за последний год более половины россиян — 53% — заметили улучшения, связанные с реализацией **нацпроекта**.

«Оценивая приоритетность его задач, россияне поставили на первое место ремонт городских улиц — 52%. На второе — уменьшение количества мест концентрации ДТП (44%). На третье — снижение числа погибших на дорогах (39%)», - отмечается в результатах исследования.

Качество региональных дорог оценками «среднее» и «выше среднего» охарактеризовали 66% россиян. В городских агломерациях этот показатель даже выше — 70%. «Более половины респондентов — 58% — согласились с тем, что реализация **нацпроекта** способствует повышению безопасности на дорогах», - подчеркнули в НАФИ.

Каждый третий опрошенный — 35% — знает о том, что граждане могут контролировать качество дорожных работ, сообщая о проблемах на дорогах, или присылать фото- и видео дефектов, если с ними столкнутся. Респонденты при этом отмечали, что пожелания и замечания жителей учитываются при контроле проводимых мероприятий, повышая их качество. Половина опрошенных хотела бы участвовать в выборе дорог для ремонта: через опросы в социальных сетях, на сайтах администраций или на сайте **нацпроекта**, участвовать в общественных собраниях и обсуждениях.

В исследовании приняли участие жители 150 населенных пунктов в 50 регионах России, в том числе проживающие в крупных городских агломерациях, где в рамках **нацпроекта** приводятся в нормативное состояние не только региональные дороги, но и городские улицы. По сравнению с аналогичным опросом в июле 2019 года, доля тех, кто осведомлен о **нацпроекте**, увеличилась: с 29% до 50% по России и с 33% до 54% в городских агломерациях.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossiane-stali-lucse-ocenivat-kacestvo-dorog>

## **ТАСС; 2019.10.21; ВЛАСТИ РЕГИОНОВ: ПОГОДА И ПАВОДКИ НЕГАТИВНО ПОВЛИЯЛИ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД**

Слабая работа по достижению установленных показателей реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** большей частью связана с неблагоприятными погодными условиями в части российских регионов минувшим летом, а также паводковой ситуацией, сообщили ТАСС представители региональных властей.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** раскритиковал губернаторский корпус за слабые показатели реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По его данным, менее чем на 50 процентов выполнены работы в Забайкальском крае, Крыму, Сахалинской области. Он указал на риск недостижения показателей по увеличению доли контрактов жизненного цикла в девяти субъектах федерации.

В попавшем в этот список Приморском крае на выполнение работ по **нацпроекту** повлияли в том числе затяжные ливни, сообщили ТАСС в краевой администрации.

«Кассовое исполнение составляет менее 30%, но это не отражает реального состояния исполнения программы работ. К примеру, муниципальными контрактами на выполнение работ <...> предусмотрена оплата подрядчику только после завершения работ на объектах в полном объеме. На выполнении работ отразились и затяжные ливни. В июне-июле на объектах в основном выполнялись подготовительные работы и работы, технологически предшествующие устройству асфальтобетонных покрытий», - цитирует пресс-служба краевой администрации директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморья Виктора Свяченовского.

Свяченский подчеркнул, что работы на объектах дорожной сети в Приморье будут в полном объеме завершены до конца года, а все установленные на 2019 год показатели будут достигнуты.

Дожди и холод

Для Удмуртии 2019 год, по словам председателя правительства республики Ярослава **Семенова** «стал настоящим испытанием как для всего проектного офиса, так и для дорожников».

«За три летних месяца - более 50 дождливых дней. В этих условиях главным приоритетом для нас стало качество работ. Для его обеспечения мы применили пятиступенчатую систему контроля, опробованную в республике в минувшем году в рамках приоритетного проекта. Особое место в ней отводится экспертам независимого строительного контроля и общественникам», - сказал ТАСС **Семенов**, уточнив, что, несмотря на сложности с погодой, благодаря системе контроля, региону удалось завершить ремонты дорог по проекту уже в сентябре и выйти в лидеры по показателям реализации **нацпроекта** - всего в регионе было отремонтировано 135 км автодорог.

«Мы сделали акцент на качественной предстартовой подготовке: заранее согласовали схемы организации дорожного движения, рецепты асфальтобетонных смесей и материалы, составили регламенты взаимодействия всех участников процесса, проверили готовность производственных баз и лабораторий подрядчика», - добавил собеседник агентства.

В пресс-службе правительства Ненецкого автономного округа (НАО) риски для реализации **нацпроекта** связывают с транспортно-логистической особенностью региона, которая приводит к задержкам поставок материалов. «Также в связи поздним прохождением паводка весной и ранним наступлением низких температур осенью в районах Крайнего Севера, период строительных работ составляет от трех до пяти месяцев. В связи с чем, возможен риск невыполнения программ дорожных работ в будущие периоды, - уточнили в пресс-службе.

Бюджетные сложности

Как сообщил ТАСС первый заместитель председателя правительства Мордовии Виктор Цыганов, при реализации национального проекта в регионе были сложности с заключением контрактов, но все планы по ремонту республика выполнит.

«[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. <...> Большинство объектов будет сдано в эксплуатацию в течение этого месяца и лишь сдача нескольких запланирована на ноябрь», - сказал Цыганов.

Без лишней бюрократии

В пресс-службе министерства строительства и дорожного хозяйства Пензенской области корреспонденту ТАСС сообщили, что власти региона для успешной реализации работ в рамках **нацпроекта** создали специальный штаб, работу которого курирует правительство области.

«В проектный офис вошли главы муниципальных образований, представители экспертизы, ГИБДД и все заинтересованные структуры. Также на совещания мы приглашаем подрядчиков. Присутствие всех ответственных и первых лиц региона дает возможность решать многие вопросы на месте, без лишнего документооборота, без лишних писем», - рассказал собеседник агентства.

При этом область заблаговременно определяет перечень объектов для ремонта, после чего проводятся аукционы и заключаются необходимые контракты.

«И как только позволяют погодные условия, подрядные организации выходят на объекты, то есть у них уже готова проектно-сметная документация. Мы таким образом сокращаем время на работу с документами, которая занимает очень много времени - разработка проектно-сметной документации, проведение аукциона, заключение госконтрактов. Мы проводим все это заранее», - сказал представитель министерства.

## Опыт первых

Власти Мурманской области, которая была названа одним из лидеров **нацпроекта**, объясняют успех выстроенной системой контроля над работами. Так, губернатор Андрей Чибис заявлял о созданной в регионе многоуровневой системе контроля за подрядными организациями и качеством выполнения работ с привлечением заинтересованных общественных организаций, интерактивных ресурсов обратной связи. В частности, по словам главы региона, проверялись не только непосредственно подрядчики, с которыми заключались договоры, но и наличие у них субподрядчиков, необходимой техники, оборотных средств и так далее.

«В сложных погодных условиях Крайнего Севера правительство Мурманской области мобилизовало все силы для качественного и своевременного выполнения работ по приведению автодорог в нормативное состояние в течение нашего короткого строительного сезона, который почти в два раза меньше, чем в средней полосе России», - отмечал Чибис. Благодаря успешному выполнению задач **нацпроекта** Мурманская область получила дополнительное финансирование на ремонт дорог.

Как сообщили ТАСС в министерстве транспорта, дорожного хозяйства и цифрового развития Новгородской области, в 2019 году в регионе всего заключили 11 государственных контрактов на ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, значительно перевыполнив план.

«Из них так называемых контрактов на выполнение работ по ремонту и содержанию на принципах контракта жизненного цикла автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения - 9, что составляет 73% от общего объема заключенных контрактов. В то время как плановый показатель в региональном проекте в 2019 году составляет 10%», - сказали в министерстве, добавив, что контракты заключены на трехлетний период: с нынешнего по 2021 год.

Не отстают от графика и власти Ивановской области, что тоже позволило региону привлечь дополнительные средства в рамках **нацпроекта**.

«Уже в середине лета регион был в тройке лидеров в России по выполнению работ в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Именно поэтому Ивановская область получила дополнительные средства из федерального бюджета на ремонт дорог в размере свыше 850 млн рублей. На выделенные деньги, в частности, приводится в нормативное состояние дорога Иваново - Кинешма. На данный момент запланированный объем работ выполнен на 89%», - сообщили ТАСС в департаменте дорожного хозяйства и транспорта региона, уточнив, что укладка асфальтобетонного покрытия по всем ремонтируемым объектам текущего года в Ивановской области выполнена на 96,3%.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pogoda-i-pavodki-negativno-povliali-na-realizaciu-nacproekta-bkad---vlasti-regionov>

## ТАСС; 2019.10.21; В НТИ «АВТОНЕТ» РАСКАЗАЛИ О ГОТОВЯЩИХСЯ ИЗМЕНЕНИЯХ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В правила дорожного движения (ПДД) готовятся изменения, которые предусматривают появление на дорогах высокоавтоматизированных автомобилей. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в пресс-службе НТИ «Автонет».

«По итогам завершения правового эксперимента по тестированию высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования в правила дорожного движения будут внесены изменения, - рассказал порталу представитель НТИ «Автонет». – Они предполагают включение в правила нового вида транспорта». Как отмечают в НТИ «Автонет», беспилотные автомобили уже встречаются на дорогах крупных городов чаще гужевого повозки, которой в ПДД посвящена отдельная глава.

Эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования стартовал в Москве этим летом. Как отмечал вице-премьер РФ **Максим Акимов** он продлится до 1 марта 2022 года. Итогом эксперимента должна стать, в том числе, подготовка изменений в нормативно-правовые акты для допуска высокоавтоматизированных автомобилей на обычные дороги. Подготовка этих изменений также является одной из задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Ожидается, что правила дорожного движения могут изменить после 2022 года.

Именно несовершенство нормативной базы мешает появлению беспилотных машин на дорогах, рассказывал ТАСС главный специалист НТЦ ПАО «Камаз» по беспилотным системам Дмитрий Чикрин. По его словам, технически компании уже готовы вывести на дороги технику с третьей степенью автоматизации. Но в ближайшей перспективе использование беспилотников ожидается на закрытых территориях, таких как горнодобывающие карьеры.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-nti-avtonet-rasskazali-o-gotovasihsa-izmeneniah-v-pravila-doroznogo-dvizenia>

## ТАСС; 2019.10.21; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ЗАВЕРШИЛ РЕМОНТ ДОРОГ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 ГОД ПО НАЦПРОЕКТУ

Завершились работы на всех дорогах Алтайского края, которые должны были быть отремонтированы в 2019 году по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги». В общей сложности это более 500 км дорог, ремонт которых обошелся в 5,6 млрд рублей, сообщил в понедельник журналистам **министр транспорта** региона Александр Дементьев.

«Общий объем средств, который был направлен на все виды дорожной деятельности в рамках наших трех проектов - «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» - в этом году превысил 5,6 млрд рублей, из которых 1 млрд 760 млн - деньги федерального бюджета, которые были направлены на региональные дороги и Барнаульской и Бийскую агломерации. На сегодня 100% всех показателей, которые мы должны были выполнить в рамках приведения дорог в нормативное состояние (выполнены)», - сказал Дементьев.

Всего в крае в этом году отремонтированы порядка 900 км дорог, в том числе, как пояснили ТАСС в пресс-службе **Минтранса** края, более 500 км - в рамках **нацпроекта**. Также, по словам министра, регион получил федеральные средства на ремонт уникальных мостовых сооружений, которые относятся к **нацпроекту** - два транша в объеме 447 млн рублей и 475 млн рублей пришли параллельно. Дементьев отметил, что в регионе продолжают работу с федерацией по выделению дополнительных средств на дороги края. Региону было необходимо повысить с 38% до 39,4% процент дорог, соответствующих нормативам, и этот показатель выполнен, завершаются работы по диагностике.

«Фактически, у нас срок стоял 1 октября (по завершению работ), к сожалению, по некоторым видам у нас подрядные организации закончили работу 5 октября. Но необходимые штрафные санкции за просрочку в обязательном порядке будут предъявлены. У нас идет работа по оформлению гарантийных паспортов - в случае

выявления дефектов во время гарантийного срока, а это четыре года на все верхние покрытия, обязываются подрядные организации за свой счет выполнять работы», - пояснил министр.

<https://tass.ru/sibir-news/7025458>

## **ТАСС; 2019.10.21; ЖИТЕЛИ НИЖНЕВАРТОВСКА ВЫБРАЛИ ДЛЯ РЕМОНТА ПО НАЦПРОЕКТУ ДОРОГУ К МОНУМЕНТУ «АЛЕША»**

Власти Нижневартовска, второго по численности населения города в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре, отремонтируют в 2020 году по **нацпроекту** около 3,6 км дороги к памятнику рабочим - покорителям Самотлора, в народе получившему название «Алеша». За данный вариант в ходе онлайн-голосования свой выбор отдали более трети местных жителей, сообщил в понедельник ТАСС заместитель главы города, **директор департамента** жилищно-коммунального хозяйства Максим Коротаяев.

Нижневартовск с населением более 276,5 тыс. человек располагается в восточной части Югры, в районе крупного Самотлорского месторождения нефти. Это один из чуть более 20 городов России с численностью населения свыше 200 тысяч человек, который попал в национальный проект. Монумент «Покорителям Самотлора» открыт 15 июля 1978 года, его возведение шло девять лет. Памятник - это 12-метровая фигура рабочего, держащего в правой руке молот геологоразведчика, а в левой - чашу с факелом, которая стоит на 10-метровом гранитном пьедестале на кургане Славы. Прототипом фигуры стал прославленный нефтяник Федор Метрусенко. В народе монумент получил название «Алеша». Он стоит спиной к приезжающим, указывая им дорогу в центр города и направление к знаменитому нефтяному озеру Самотлор.

«Мы предложили жителям самостоятельно выбрать перечень дорог, которые будут отремонтированы по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2020 году. Лидером голосования, проходившего с 8 по 20 октября, стал участок протяженностью 3,6 км по улице Индустриальная до монумента «Памятник покорителям Самотлора». За него проголосовали 36% граждан. На нем будет заменено дорожное полотно, отремонтированы бордюры и тротуары», - сказал он.

По его словам, данная трасса имеет по четыре полосы в каждом направлении, по ней почти круглосуточно идет большой трафик легковых и грузовых автомобилей, в том числе нефтегазовых компаний. «Памятник стоит на въезде в город, большое количество жителей утром мимо него едут на работу на месторождение, а вечером обратно. Ежедневно создается большая нагрузка на дорогу, в результате сейчас ее техническое состояние очень плохое», - ответил он на вопрос о причинах выбора жителями именно этого участка.

Планы по ремонту дорог

Коротаяев отметил, что всего в 2020 году планируется отремонтировать 10 участков дорог общей протяженностью около 17 км. « Это, в частности, дороги, которые ведут к социальным учреждениям: школам, детским садам и по которым жители добираются до работы. При этом общая протяженность дорог в городе около 145 км. Т.е. более 10 процентов мы намерены отремонтировать в следующем году», - сказал он.

На данные цели заложено, как и в 2019 году, 550 млн рублей. «Это очень хорошая сумма. Мы никогда до 2019 года более 200-250 млн рублей на ремонт дорог не тратили», - добавил собеседник.

По данным местных властей, в 2019 году благодаря **нацпроекту** в городе прошла самая масштабная ремонтная компания. Было отремонтировано 14 участков дорог общей протяженностью 17,5 км. На эти цели было выделено из бюджетов всех уровней около 550 млн рублей. Всего с 2019 года по 2022 год в рамках **нацпроекта** на ремонт дорог в Нижневартовске планируется направить более 2,3 млрд рублей, что позволит ликвидировать все очаги аварийности и привести улично-дорожную сеть к национальным стандартам.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ziteli-niznevartovska-vybrali-dla-remonta-po-naproektu-dorogu-k-monumentu-alesa>



## **ТАСС; 2019.10.21; ГЛАВА ЗАБАЙКАЛЬЯ ПРИЗВАЛ ЧИНОВНИКОВ РАБОТАТЬ В ДВЕ СМЕНЫ, ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ ДОРОГИ В СРОК**

Губернатор Забайкальского края Александр Осипов в понедельник призвал региональное Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта работать в две смены и без выходных, чтобы в срок отремонтировать автомобильные дороги.

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** 16 октября 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.

«Вы упускаете лучшее время, вам не удастся простая работа, а замахиваетесь на сложные задачи. Работать нужно в две смены и в выходные дни. Составьте перечень объектов, где есть риски не завершить строительство до конца сезона, будем думать, что с этим делать», - сказал Осипов на оперативном совещании исполнительных органов власти Забайкалья.

Он оценил работу по ремонту дорог в крае как неудовлетворительную. По данным пресс-службы губернатора, в ближайшее время это отставание обсудят на специальном совещании, куда будут приглашены подрядчики.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-zabajkala-prizval-cinovnikov-rabotat-v-dve-smeny-ctoby-v-srok-sdelat-dorogi>

## **ТАСС; 2019.10.21; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ЛИКВИДИРУЮТ 22 МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП**

Количество мест концентрации ДТП в Новосибирской области к 2024 году снизится с 43 до 21 по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в понедельник ТАСС в пресс-службе регионального **Минтранса**.

«По итогам 2017 года (являющегося базовым при формировании региональных проектов) на дорожной сети Новосибирской области зафиксировано 43 места концентрации дорожно-транспортных происшествий. Для достижения целевого показателя по снижению к 2024 году в два раза количества мест концентрации ДТП от их базового количества на 2017 год в ходе реализации мероприятий региональных проектов на автодорогах Новосибирской области необходимо ликвидировать не менее 22 аварийно-опасных участков и тем самым снизить их количество до 21 участка (48,8% от общего количества)», - уточнили в пресс-службе.

Планируется, что к 2024 году будут проведены мероприятия по устранению всех 43 мест концентрации ДТП. Однако в связи с тем, что эти места ежегодно переутверждаются и меняются, установлен показатель к 2024 году снизить их число не менее чем до 21. В частности, планируются ликвидация аварийно-опасных участков дорог, нанесение горизонтальной дорожной разметки из долговечных материалов, установка комплексов фото- и видеофиксации нарушений ПДД, обустройство уличного освещения, установка барьерных разделительных и пешеходных ограждений, обустройство тротуаров, установка и замена дорожных знаков, строительство и модернизация светофорных объектов и другие мероприятия.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novosibirskoj-oblasti-k-2024-godu-likvidiruut-22-mesta-koncentracii-dtp>

## **РБК; АЛЕКСЕЙ КОВАЛЕНКО; 2019.10.22; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ О НЕХВАТКЕ ДЕНЕГ НА СТАНЦИЮ «СПОРТИВНАЯ» В НОВОСИБИРСКЕ; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОБРАТИЛОСЬ К ВЛАСТЯМ МУНИЦИПАЛИТЕТА С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ РАСТОРГНУТЬ СОГЛАШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ»**

Документ от 19 сентября 2019 года, подписанный и.о. министра транспорта региона Сергеем Ставицким, оказался в распоряжении интернет-издания «Гайга.Инфо». В письме начальнику департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска Роману Дронову предлагают рассмотреть предложение о расторжении соглашения между городскими и региональными властями от 8 июня этого года.

В документе говорится, что в связи с отсутствием денег из федерального бюджета на софинансирование «мероприятий по развитию Новосибирского метрополитена» и нежеланием нагружать региональный бюджет власти области хотят внести изменения в областной бюджет на 2019 год и плановый период 2020-21 годов. В частности, планируется изменить объем денег из бюджета Новосибирской области на строительство станции метро «Спортивная».

«Учитывая изложенное, предлагаем расторгнуть соглашение <...> от 08.07.19 «О направлении в 2019 году и плановом периоде 2020 и 2021 годах в бюджет Новосибирска субсидий из бюджета Новосибирской области на финансирование мероприятий по строительству станции метро «Спортивная» Новосибирского метрополитена по соглашению сторон», — говорится в письме.

Также Ставицкий в письме заявил о необходимости «прекращения конкурсных процедур», связанных со строительством станции метро «Спортивная». В качестве причины и.о. министра транспорта называет «уменьшение объема бюджетных ассигнований на реализацию данного мероприятия». Согласно данным сервиса госзакупок, конкурс на строительство станции метро «Спортивная» отменили 18 октября. Начальная стоимость работ оценивалась в 2,6 млрд руб.

На прошлой неделе первый замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** заявил, что на данный момент в бюджете учтены средства только для проектирования метро в Красноярске.

Станцию метро «Спортивная» начали строить в начале сентября этого года. Объект должны построить к 30 ноября 2021 года, так как неподалеку к молодежному чемпионату мира по хоккею 2023 года строится новая ледовая арена. Согласно условиям контракта на строительство станции метро «Спортивная», деньги на объект планировалось выделять в три этапа: 378,9 млн руб. — в этом году, 1,16 млрд руб. — в следующем, 1,08 млрд руб. — годом позже.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/21/10/2019/5dad79da9a79472f5c635509>

## **ТАСС; 2019.10.21; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОКРАТИТЬ СРОКИ КОНТРАКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МЕТРО**

Правительство Новосибирской области предложило мэрии города заключить однолетний контракт на строительство станции метро «Спортивная» вместо трехлетнего в связи с отсутствием федерального финансирования, сообщила в понедельник пресс-служба правительства Новосибирской области.

«Вместо трехлетнего соглашения по строительству станции метро «Спортивная» в Новосибирске правительство Новосибирской области предложило мэрии областного центра заключить новое соглашение - сроком на один год. <...> Такая мера принята в связи с отсутствием федерального финансирования на данный момент, что исключает возможность планирования работ сразу на трехлетний период», - говорится в сообщении.

Отмечается, что стоимость строительства новой станции метрополитена является значительной для областного бюджета, поэтому правительство региона продолжит предпринимать усилия для получения федерального финансирования на строительство станции. Новое годовое соглашение позволит в этом году провести подготовительный этап работ по строительству станции метро стоимостью 385 млн рублей. Заказчиком работ выступает мэрия Новосибирска, средства заложены в областном бюджете.

Проект строительства станции метро «Спортивная» в Новосибирске включен в план возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году. В начале июня проект метро получил отрицательное заключение Главгосэкспертизы. Заявка на строительство была отправлена на повторное рассмотрение после устранения замечаний. Положительное заключение экспертизы мэрия получила 20 августа. Начальная цена контракта составляла почти 2,63 млрд рублей, срок был обозначен до ноября 2021 года. Однако 10 октября на сайте госзакупок появилась информация, что конкурс на строительство станции метро был отменен из-за изменения состава работ по проекту.

<https://tass.ru/sibir-news/7026201>

## **ТАСС; 2019.10.21; СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РФ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ НА 26% - «АВТОДОР»**

Смертность на платных трассах госкомпании «Автодор» за январь - октябрь 2019 г. снизилась на 26,3%, а количество ДТП - на 10%. Об этом сообщила пресс-служба компании.

«За период с 1 января по 20 октября 2019 г. количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на дорогах, находящихся в доверительном управлении государственной компании «Автодор», сократилось на 10% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. При этом число аварий, в которых были ранены люди, снизилось на 7,9%, а количество погибших в ДТП уменьшилось более чем на четверть - на 26,3%», - говорится в сообщении «Автодора».

В госкомпании пояснили, что снижение аварийности достигается за счет мероприятий повышения безопасности дорожного движения. Они включают установку металлического барьерного и тросового ограждения, модернизацию светофорных объектов и замену дорожных знаков, устройство левоповоротных карманов, освещения, шумовых полос и т. п.

Что касается смертности на федеральных трассах, то за январь - сентябрь 2019 г. показатель снизился на 13,5%, а количество ДТП - на 3,2%, сообщал **Росавтодор**.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил **Министерству транспорта** проработать внедрение на федеральных трассах службы аварийных комиссаров, для оказания технической и медицинской помощи на дорогах, а также оформления ДТП. Служба аварийных комиссаров помогает автомобилистам при возникновении экстренной ситуации. В случае необходимости аварийные комиссары смогут заправить машину бензином, помочь с устранением неисправности автомобиля, оказать помощь при остановке автомобиля в неустановленном месте.

## **ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2019.10.21; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОЛУЧАТ ПРАВО ШТРАФОВАТЬ ЗА ПЕРЕГРУЗ АВТОТРАНСПОРТА**

Органы власти субъектов РФ получают право рассматривать дела об административных правонарушениях, связанных с перегрузом автотранспорта на дорогах регионального значения, и выносить по ним постановления.

Об этом заявил **заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта России Александр Проходцев** в ходе прошедшего на днях в Екатеринбурге круглого стола.

«**Минтранс**ом 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») **Ространснадзору** - на автомобильных дорогах федерального значения и субъектам РФ - на остальных дорогах», - цитирует чиновника ТАСС.

По его словам, подготовленный законопроект в ближайшее время будет передан в правительство страны для последующего вынесения документа на рассмотрение Госдумы. На момент подготовки публикации в пресс-службе **Минтранса** не смогли прокомментировать Гид высказывания своего сотрудника.

Региональные органы исполнительной власти получают полномочия местных органов внутренних дел (фото: **Росавтодор**)

Насколько можно понять из слов Александра Проходцева, речь, вероятно, идет о паспорте ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях в части уточнения полномочий по осуществлению контроля за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств» от 5 марта 2019 года. Документ доступен по ссылке.

Предусмотренными нововведениями, в частности, ст. 23.79.2 предлагается дополнить частью 1.1 следующего содержания: «Органы исполнительной власти субъектов РФ рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.21.1 настоящего Кодекса (за исключением дел, возбужденных в рамках осуществления федерального государственного транспортного надзора)».

Таким образом, в соответствии с предложенными изменениями КоАП органы власти субъектов РФ получают право фиксировать нарушения, выявленные на дорогах регионального значения, и выписывать по ним штрафы. В то же время вынесение постановлений по штрафам за нарушения на пунктах АСВГК, установленных в регионах на федеральных трассах, по-прежнему останется за **Ространснадзором**.

<http://truckandroad.ru/politics/regionalnye-vlasti-poluchat-pravo-shtrafovot-za-peregruz-avtotransporta.html>

## **КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.21; СУД ПРИЗНАЛ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ VLAVLACAR В РОССИИ ЗАКОННОЙ**

Арбитражный суд Москвы 21 октября отказал астраханской транспортной компании «Транс Лайн» в иске к BlaBlaCar. Таким образом суд признал законность использования приложения, распространяемая с помощью сервиса информация не запрещена.

По версии BlaBlaCar, автомобильные поездки с использованием их приложения не являются коммерческими, так как водители компенсируют расходы на поездку и не получают доход. Претензии возникают к компании из-за отсутствия понятия «совместная поездка» в законодательстве. BlaBlaCar выступает сторонником регулирования отрасли совместных поездок, чтобы получить более прозрачный рынок и обеспечить безопасность пассажиров.

Ранее **Минтранс** представил проект нового закона по регулированию онлайн-агрегаторов совместных поездок на автомобилях. Однако Объединение автопассажижских перевозчиков считает, что документ грозит рисками в сфере безопасности и прав потребителей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4133276>

## **ТАСС; 2019.10.21; ОБНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ВОРОНЕЖЕ ТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ**

Губернатор Воронежской области Александр Гусев рассчитывает, что компании-перевозчики в Воронеже в течение трех лет проведут полное обновление пассажирского транспорта, на которое требуется более 3 млрд рублей, рассказал он в интервью ТАСС.

«Задача городской администрации в 2020 году - с марта по июнь - провести перезаключение договоров на следующие пять лет на транспортное обслуживание. Заключить договора с существующими компаниями-перевозчиками или новыми компаниями, которые придут с тем, чтобы в течение трех лет произошло полное обновление транспорта, причем его значительная часть - уже в 2020 году. Средства для этого требуются немаленькие - более 3 млрд рублей», - сказал Гусев.

По его словам, в том числе, для этого с 28 октября в общественном транспорте Воронежа стоимость проезда вырастет с 17 до 23 рублей. «Это позволит перевозчикам найти в составе тарифа необходимые средства, отследить их правильное использование и, что называется, провести опережающее обновление транспорт», - отметил губернатор.

Он добавил, что обновление пассажирского транспорта в Воронеже может провести и крупная компания по производству подвижного состава, которая на заемные у банка средства поставит технику и заключит с мэрией брутто-контракт на оплату городом всех своих затрат. «Но мы больше рассчитываем на то, что наши перевозчики согласятся на условия обновления, и именно с ними мы заключим контракты. Если будет какое-то противодействие этому процессу, у нас есть этот запасной вариант: мы в числе тех десяти городов, которых в эту схему готовы будут включить», - объяснил Гусев.

<https://tass.ru/v-strane/7024471>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.10.22; КАЗАХСТАНСКИЙ УГОЛЬ ПОДТАЛКИВАЮТ К ЗАПАДУ; ДЛЯ НЕГО УВЕЛИЧЕНА СКИДКА НА ТРАНЗИТ В ПРИБАЛТИКУ**

ОАО РЖД увеличило скидку на поставки казахстанского угля транзитом на порты Балтии и в Польшу — до 60%. Изначально скидка была нужна, чтобы увеличить для казахстанских грузоотправителей привлекательность западного маршрута и разгрузить дальневосточное направление. Но нынешний рост скидки происходит в условиях ухудшения конъюнктуры на европейских рынках угля и вслед за предоставлением скидки угольщикам РФ при поставках на западные порты. По мнению аналитиков, увеличение скидки также может быть связано с желанием РФ предоставить Казахстану компенсацию за потери от ограничения транзита угля на Украину.

ОАО РЖД увеличило скидку на транзитные перевозки угля из Казахстана на порты Прибалтики и в Польшу, а также на возврат порожних вагонов этими маршрутами. Изначальная скидка в 50%, которая была введена в конце 2018 года, чтобы переключить казахстанских грузоотправителей с забитого дальневосточного направления на более свободное европейское (см. “Ъ” от 11 апреля), увеличена до 60%. Тогда предполагалось, что за этот счет на Запад поедут дополнительные 600–700 тыс. тонн казахстанского угля.

Однако в этом году ситуация изменилась. С апреля конъюнктура европейских рынков угля начала заметно ухудшаться, тогда как на Дальнем Востоке осталась благоприятной, из-за чего привлекательность поставок на Запад резко снизилась. Российские угольщики запросили скидку для поставок на порты Северо-Запада, и после долгих дискуссий ОАО РЖД с 1 октября ее ввело — но лишь на условии, что пул российских угольщиков поставит туда до конца года не менее 15,9 млн тонн (см. “Ъ” от 18 октября). Однако это не вызвало у угольщиков ликования, поскольку помимо сложностей с организацией поставок в таком объеме спред между европейскими и азиатскими рынками угля вырос настолько, что, как сообщал собеседник “Ъ”, скидка, нивелирующая экспортную надбавку, — это плюс \$1 на тонну угля, тогда как поставка в восточном направлении — плюс \$10 на тонну. В этой связи и для Казахстана европейское направление должно было потерять привлекательность и потребовать дополнительных стимулов.

Параллельно между Казахстаном и Россией идет спор, связанный с ограничением с 1 июня поставок угля, в том числе транзитом из третьих стран, на Украину. Заявки казахстанских предприятий согласовывались не полностью, свои потери предприятия страны оценивали в \$11 млн в месяц и одним из вариантов компенсации называли возможность увеличения для угольщиков страны объемов экспорта через российские порты.

Источник на угольном рынке Казахстана рассказал “Ъ”, что в начале года угольная промышленность страны просила скидку в 70% — «тогда эти транзитные маршруты в направлении Балтики становились интересными для казахских угольщиков». Что касается привлекательности скидки в 60%, в Ассоциации горно-металлургических предприятий Казахстана “Ъ” не смогли оперативно прокомментировать этот вопрос, поскольку «с учетом снижения цен и спроса на уголь на европейских рынках экономику по этим направлениям даже с учетом скидок надо дополнительно просчитывать».

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что увеличение скидки «направлено на повышение конкурентоспособности российских железных дорог и привлечение дополнительного объема груза».

Максим Худалов из АКРА связывает увеличение скидки с желанием российских властей предоставить компенсацию за перебой с поставками казахского угля на Украину. При этом, отмечает аналитик, европейская конъюнктура сейчас улучшилась и, возможно, с учетом скидки дает неотрицательную рентабельность. Что касается конкурентных условий с российскими угольщиками, господин Худалов полагает, что даже с учетом скидок для последних они примерно равные, поскольку казахстанский уголь в среднем имеет более низкую себестоимость добычи.

<https://www.kommersant.ru/doc/4133530>

## ГУДОК; МИХАИЛ ЗУБОВ; 2019.10.22; МАШИНИСТАМ ДАДУТ НОВЫЕ ПРАВА; СВИДЕТЕЛЬСТВО НА УПРАВЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВОМ БУДЕТ ВЫДАВАТЬ РОСТРАНСНАДЗОР

Минюст зарегистрировал на прошлой неделе приказ Министерства транспорта № 273, согласно которому с 27 января 2020 года свидетельства на право управления локомотивом станут выдаваться не РЖД, а **Ространснадзором**. Сейчас готовится новый регламент приема экзаменов у машинистов.

Как рассказал «Гудку» заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор Гулин, новое свидетельство на право вождения локомотива будет похоже по дизайну на водительское удостоверение. Это ламинированный бумажный документ со степенями защиты. На лицевой стороне свидетельства размещены фотография обладателя, его фамилия, имя и отчество, дата и место рождения, адрес регистрации по месту жительства. Здесь же указываются дата выдачи и срок окончания действия свидетельства, серия и номер, наименование территориального органа **Ространснадзора**, выдавшего документ. Напомним, что территориальных органов ведомства в стране всего восемь - по одному на федеральный округ.

На обратной стороне свидетельства указана категория подвижного состава, которым может управлять машинист, их три: моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав и локомотив.

Виктор Гулин сообщил, что конкурс на печать новых документов уже проведен и в ноябре бланки поступят на хранение в территориальные органы **Ространснадзора**. А в настоящее время разрабатывается регламент, согласно которому комиссии ведомства будут принимать экзамены у машинистов.

**Заместитель министра** транспорта Российской Федерации **Владимир Токарев** на официальном сайте **Минтранса** объяснил необходимость изменения процедуры получения свидетельств так. До 2004 года их выдавало Министерство путей сообщения. После ликвидации МПС эти функции были переданы РЖД. Но свидетельства, выдаваемые РЖД, не являются документами государственного образца.

Однако важнее другое: после произошедших в отрасли реформ не весь тяговый парк принадлежит РЖД.

«Плюс этого новшества в том, что мы теперь охватим свидетельствами машинистов не только РЖД, но и предприятий, которые не входят в структуру РЖД, - сказал «Гудку» Виктор Гулин. - В отрасли поменялись правовые отношения. Сегодня есть Крымская железная дорога, есть пути необщего пользования. Было неверно, когда РЖД приходилось выдавать свидетельства машинистам, которые не имеют к компании никакого отношения. Теперь все встает на свои места: всем машинистам будет выдавать документы только федеральная служба».

Заместитель руководителя Ространснадзора подчеркнул, что свидетельства будут выдаваться бесплатно, без взимания государственной пошлины.

О том, как отразится новшество на РЖД, «Гудку» рассказал заместитель начальника службы безопасности Дирекции тяги Александр Гришагин, участвующий в совместных совещаниях с **Ространснадзором**.

«Для РЖД ничего не изменится, но может измениться для машинистов, - предполагает специалист. - Для получения документов придется ездить в территориальное управление. Неизвестен пока окончательный регламент подтверждения квалификации. Свидетельства, выдаваемые РЖД, были бессрочными, в новых документах будет указан срок окончания действия».

В приказе **Минтранса** (пункт 3) указано, что документы, полученные машинистами до вступления в силу нового порядка выдачи свидетельств, будут «действительны до истечения указанного в них срока». Поскольку они бессрочные, можно сделать вывод, что права, выданные РЖД до 27 января 2020 года, обменивать просто не будут. Это подтвердил и заместитель руководителя **Ространснадзора** Виктор Гулин.

«На переоформление документов в органы **Ространснадзора** пойдет небольшое количество действующих машинистов - те, кто расширяет свою квалификацию или утерял

старое удостоверение. В основном с 27 января 2020 года мы будем экзаменовывать и выдавать документы только новым кадрам», - пояснил он.

По словам Виктора Гулина, **Ространснадзор** завершает работу по созданию автоматизированных рабочих мест для экзаменов и оформления свидетельств.

«Финансово-экономическое обоснование закона не предусматривает увеличения штатной численности **Ространснадзора**, поэтому будем проводить эту работу силами имеющихся в штате специалистов, - сказал он. - Уже сейчас территориальные органы **Ространснадзора** взаимодействуют со всеми дорожными профессионально-техническими школами. Мы будем принимать во внимание интересы машинистов и не станем требовать, чтобы каждый приезжал в центральный офис территориальной службы. Постараемся не тратить лишние средства ни ведомства, ни соискателей. Готовятся люди группами и сдавать экзамен будут в основном группами по месту обучения».

Интересно, что государственные органы берут на себя проверку только теоретических знаний и выдают свидетельства на управление локомотивом исключительно на этой основе. А практическое вождение будет оценивать непосредственно работодатель машиниста, который принимает решение о допуске к управлению подвижным составом.

Соответственно, если у машиниста в пути возникнут чрезвычайные происшествия, ответственность за это будут нести не чиновники, выдавшие свидетельство на управление локомотивом, а работодатель, который допустил его до управления подвижным составом.

По данным **Ространснадзора**, в России около 150 тыс. машинистов. И ежегодно приходит пополнение - около 10 тыс. человек. «Вот с ними мы и будем работать, - говорит Виктор Гулин. - С таким потоком наше ведомство справиться вполне в состоянии. Никаких задержек с выдачей документов мы не допустим, потому что прекрасно понимаем всю важность этого процесса, который влияет на работу всей нашей железнодорожной сети».

## **ГУДОК-1520; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2019.10.21; ГРАНИЦАМ ДОБАВЯТ СКОРОСТИ; КОНТРОЛЬ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ СОКРАТИТ ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ГРАНИЦ**

Правительство РФ поручило **Министерству транспорта России** подписать конвенцию Организации Объединенных Наций об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров и багажа. После ратификации документ станет правовой основой для организации пассажирского движения в Евразии.

Конвенция, в частности, предусматривает введение упрощенных процедур проведения контрольных операций в пассажирских поездах, проведение пограничного и таможенного контроля по новой технологии в пути следования, организацию пропуска пассажирских поездов в безостановочном режиме и сокращение времени проведения всех видов контрольных операций на пограничных станциях.

По информации **Минтранса РФ**, документ содержит ключевые положения, отсутствующие в нормативной правовой базе международного отраслевого сотрудничества. Это упростит и ускорит процесс прохождения государственных границ, что существенным образом повысит конкурентоспособность железнодорожного транспорта, его привлекательность для пассажиров, а также окажет положительное влияние на развитие сети высокоскоростных железных дорог на евразийском пространстве.

После подписания документ станет правовой основой для организации пассажирских железнодорожных перевозок в Евразии, позволит единообразно применять таможенные и пограничные процедуры к пассажирским железнодорожным составам, в том числе в скоростном и высокоскоростном сообщении.

Отметим, что АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) участвовала в подготовке проекта конвенции.

Как сообщил «Гудку» начальник отдела международных связей и взаимодействия с федеральными, региональными органами власти и общественными объединениями ФПК Игорь Лещинин, присоединение к конвенции должно обеспечить нормативно-правовую базу для дальнейшей стандартизации правил при организации международных железнодорожных пассажирских перевозок. «Сегодня существуют некоторые

ограничения в подходах по организации администрирования государственных границ в отношении железнодорожного транспорта.

Например, в сообщении с ЕС пограничный контроль в пути следования может осуществляться только при организации высокоскоростных перевозок. Такая технология успешно применяется пограничниками и таможенниками на российско-финляндской границе при проверке высокоскоростных поездов «Аллегро». Стоит отметить, что и классические поезда ФПК, курсирующие в международном сообщении, также оснащены необходимым телекоммуникационным оборудованием, отвечающим требованиям безопасности, но из-за ограничений в Шенгенском кодексе о границах применяется устаревшая технология контроля.

Страны, которые присоединятся к конвенции, должны снять эти ограничения, а также развивать приграничную инфраструктуру в интересах пассажиров. Для нашей компании вопрос оптимизации технологии государственного пограничного контроля особенно актуален. Это возможность существенно сократить время в пути для пассажиров международных поездов. В конечном итоге пограничный контроль должен быть либо минимизирован по времени, либо процедура должна проводиться в пути следования поезда», - подчеркнул он.

Председатель Союза пассажиров России, член общественного совета при **Министерстве транспорта РФ** Кирилл Янков также считает, что контроль в пути следования поспособствует ускорению и упрощению прохода границ.

«Сейчас есть хороший пример упрощения процедур на российско-финляндской границе, когда контроль производится по ходу следования поезда, а не на стоянке. Есть такой же пример с поездом «Стриж» со стороны Беларуси на белорусско-польской границе. Но до сих пор подобный порядок не удается ввести в отношении поездов в Калининград, и они стоят четыре раза на двух границах - белорусско-литовской и литовско-российской. Если Евросоюз, Россия и Беларусь эту конвенцию ратифицируют и будет применена технология досмотра в пути следования, время в пути из Москвы в Калининград может сократиться практически на два часа», - заметил он.

По мнению Кирилла Янкова, положительный эффект от принятия конвенции возможен, только если ее ратифицируют страны, с которыми у России есть железнодорожное сообщение.

«В первую очередь российские пассажиры заинтересованы в упрощении пересечения границ с Финляндией, Латвией, Литвой, Эстонией, а также на белорусско-польской границе. Есть также российско-китайская и российско-монгольская границы, но там движение поездов редкое. Однако здесь необходимо знать единую позицию Европейского союза по этой конвенции. Если ЕС ее ратифицирует, возможно определенное ускорение прохождения на пунктах пропуска. Однако если конвенцию ратифицируют только страны, расположенные на других континентах, то для российских пассажиров ничего не изменится», - пояснил он.

По словам заместителя председателя дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Олега Никитина, сейчас поезда на границах стоят по несколько часов. «Например, поезд Ташкент - Волгоград на дорогу туда и обратно тратит 128 часов. При этом 20 часов из них он стоит на пунктах пропуска, на один **пункт пропуска** тратится три часа. Или, к примеру, поезда Бишкек - Москва, Душанбе - Москва тратят при следовании в одну сторону до семи часов на проверки. В жару кондиционеры, если они вообще есть, отключены, поскольку поезд стоит, а зимой, наоборот, все продувается», - отметил он.

Однако на северо-западном направлении ситуация значительно лучше. «В Бресте скоростной поезд Москва - Берлин вместо полутора часов тратит на смену колесных пар и локомотива всего 26 минут, и в это же время поезд проверяют белорусские пограничники. А дальше он останавливается в польском Тереспеле еще на 45 минут - такие нормативы у Евросоюза», - добавил Олег Никитин.

Как ранее сообщал «Гудок», проект конвенции был принят на 81-й сессии комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в феврале 2019 года в Женеве. Документ открыт для подписания с 4 апреля 2019 года.



В соответствии с федеральным законом «О международных договорах Российской Федерации», конвенция после ее подписания подлежит ратификации, так как содержит правила, не предусмотренные российским законодательством.

Конвенция вступит в силу по истечении трех месяцев после ее подписания пятью странами, после чего государства с общими границами смогут договариваться между собой, какие технологии будут использовать для ускорения и упрощения проверок.

### **ПРАЙМ; 2019.10.21; АРМЯНСКИЙ МИНИСТР ОБСУДИЛ С «ДОЧКОЙ» РЖД МОДЕРНИЗАЦИЮ ПУТЕЙ НА ФОНЕ РАЗГОВОРОВ О СПОРАХ**

Министр территориального управления и инфраструктуры Армении Сурен Папикян обсудил в понедельник перспективы модернизации железных дорог с руководством ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (на 100% принадлежит РЖД) на фоне разговоров о разногласиях между компанией и властями страны, следует из сообщения, размещенного на сайте министерства.

«Папикян посетил ереванский офис ЮКЖД, побывал вместе... с гендиректором «Южно-Кавказской железной дороги» Сергеем Валько на железнодорожном вокзале, контейнерном терминале, диагностическом центре. В ходе посещения были обсуждены вопросы, связанные с объемами грузовых и пассажироперевозок, модернизацией железных дорог», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, Валько рассказал министру о шагах, направленных на модернизацию и техническое переоснащение инфраструктуры, капитальном и текущем ремонте, техосмотре и эксплуатации электро- и тепловозов, электропоездов, грузовых и пассажирских вагонов.

«Министр посетил также железнодорожный учебный центр, ознакомился с организацией работ по совершенствованию профессиональных навыков сотрудников. В центре транспортных услуг была продемонстрирована электронная система грузоперевозок, в частности, возможности оперативного и облегченного получения информации об условиях перевозки и стоимости услуг», - также говорится в сообщении.

Железнодорожная инфраструктура Армении была передана в концессионное управление ЮКЖД в 2008 году на 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет. СК Армении 25 декабря сообщил, что в рамках уголовного дела расследует деятельность ЮКЖД, проверяется эффективность и правомерность инвестиций на 226,8 миллиона долларов. Были возбуждены четыре уголовных дела - два комитетом по госдоходам, по одному - СК и Службой нацбезопасности. Позднее в конце декабря эти дела были объединены в одно и переданы главному управлению по расследованию особо важных дел СК.

В конце сентября РИА Новости сообщили в пресс-службе **Минтранса РФ**, что Россия прорабатывает вариант досрочного расторжения договора об управлении железной дорогой Армении. При этом вице-премьер Армении Мгер Григорян в октябре заявлял журналистам, что вопрос расторжения соглашения с Россией об управлении железными дорогами Армении не обсуждается, а отношения сторон сейчас естественные и конструктивные. При этом он добавил, что инвестпрограмма компании нуждается в конкретизации.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД УВЕЛИЧИЛИ СКИДКУ НА ТРАНЗИТ УГЛЯ ИЗ КАЗАХСТАНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ПРИБАЛТИКИ И БЕЛОРУССИЮ**

ОАО «Российские железные дороги» увеличило с 50% до 60% скидку на транзитные перевозки по РФ угля из Казахстана в третьи страны через порты Латвии, Литвы, Эстонии и через белорусско-польские пограничные переходы, а также возврат вагонов из-под выгрузки.

Соответствующее решение приняло правление монополии (выписка из протокола его заседания от 15 октября опубликована на сайте РЖД). Оно вносит поправки в Тарифную политику железных дорог государств СНГ.

Введенный правлением понижающий коэффициент «0,5» (введен на 2019 г. решением правления компании от 3 декабря 2018 г.) заменен на «0,4» на период до 31 декабря 2019 г. включительно. Изначально скидка вводилась только на транзитные перевозки угля

через РФ из Казахстана в Латвию и в обратном направлении, но в феврале была распространена и на остальные страны Прибалтики, а также Белоруссию. Решение о предоставлении дисконта вступило в силу с момента принятия.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; РЖД ВВЕЛИ СКИДКУ НА ТРАНЗИТ ДТ И МАЗУТА ИЗ ТУРКМЕНИИ ЧЕРЕЗ МАХАЧКАЛУ В ПОРТЫ ЮГА РФ**

ОАО «Российские железные дороги» вводят 50%-ную скидку на транзитные перевозки через РФ дизельного топлива и мазута из Туркменистана через порт Махачкала в направлении российских портов Азово-Черноморского бассейна, а также возврат вагонов из-под выгрузки.

Соответствующее решение приняло правление монополии (выписка из протокола его заседания от 15 октября опубликована на сайте РЖД). Оно вносит поправки в Тарифную политику железных дорог государств СНГ.

Понижающий коэффициент не применяется на первоначальном и на последующих участках перевозки при изменении станции назначения, как в пути, так и на ней (при переадресовке), уточняет компания. Скидка начала действовать с момента принятия решения и будет действовать до 31 декабря 2019 г. включительно.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ФАС ИЗУЧАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЖД ВВЕСТИ ДЛЯ АЛЮМИНИЯ 8%-НУЮ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ**

ОАО «Российские железные дороги» предлагает исключить алюминий и сырье для его производства из числа грузов, на которые не распространяется действие 8%-ной экспортной надбавки к грузовым железнодорожным тарифам.

«(Соответствующие - ИФ) предложения РЖД по отмене льготной ставки в ФАС поступили. Решение будет принято с учетом оценки динамики перевозок и анализа всей совокупности коэффициентов, регулирующих перевозки данных видов грузов», - сообщил «Интерфаксу» представитель антимонопольного ведомства.

Как сообщалось ранее, с 2019 г. правительство РФ решило перенести в базу грузовых тарифов ранее действовавшую 8%-ную тарифную надбавку, применяющуюся в отношении перевозок грузов на экспорт. Ранее она существовала в рамках тарифного коридора «Российских железных дорог», которые с этого года были лишены права вводить повышающий коэффициент. Компания применяла его при перевозке всех отправляемых за рубеж грузов кроме каменного угля.

После перевода повышающего коэффициента в тарифный прейскуртант РЖД с этого года для угольшиков стала применяться полная экспортная надбавка в 8%. В то же время для ряда других грузов было сделано исключение. В частности, надбавки перестали действовать в отношении алюминия и его «первичных сплавов в болванках, слитках, чушках и подобных формах», алюминиевого порошка, а также нефти и нефтепродуктов. Кроме того, в список исключений попали газовый конденсат, его дистилляты и стабильный газовый бензин.

Представитель «РусАла» назвал решение регулятора сделать исключение для алюминиевой продукции в версии прейскуртанта этого года «правильным» - «учитывая и без того высокие тарифы на перевозку алюминия и его сплавов». «В момент принятия решения среднегодовая стоимость алюминия составляла порядка \$2,1 тыс. за тонну. На сегодняшний день она колеблется вокруг отметки в \$1,75 тыс.», - заявил собеседник «Интерфакса».

«Таким образом, введение повышающего коэффициента в этих условиях не является оправданным. Кроме того, необходимо отметить, что финансовый план и инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» на 2020 г. «сведены» без дополнительных доходов от надбавки на перевозку алюминия», - подчеркнул при этом он.

В то же время, по его мнению, «никакой льготы на перевозку алюминия железнодорожным транспортом никогда не существовало». «Более того, тарифы на этот вид груза являются одними из наиболее высоких. (До 2019 г. - ИФ) в течение нескольких лет РЖД устанавливали повышающий коэффициент на перевозку алюминия в экспортном направлении. Основанием для этого служил дефицит пропускных способностей, хотя на

практике так называемая «экспортная надбавка» применялась в том числе для направлений, где никакого дефицита не было», - заявил представитель «РусАла».

## **ПРАЙМ; 2019.10.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ В ИСКЕ К «ТРАНССТРОЮ» НА 6,4 МЛРД РУБ ПО ПРОЕКТУ «МАЛОГО БАМА»**

Девятый арбитражный апелляционный суд, как и нижестоящая инстанция, отказал **Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор)** во взыскании с АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» более 6,4 миллиарда рублей по контракту на строительство так называемого «Малого БАМа».

Как следует из опубликованного в понедельник постановления суда, апелляционный суд отклонил жалобу истца на принятое в июле решение арбитражного суда Москвы, после чего оно вступило в силу.

**Росжелдор** требовал взыскать с ответчика, входящего в крупный российский строительный холдинг «Трансстрой», более 1 миллиарда рублей аванса и более 5,4 миллиарда рублей неустойки по госконтракту от 17 ноября 2008 года стоимостью более 33 миллиардов рублей на строительство железнодорожной линии Беркамит-Томмот - Якутск, которую называют Амуро-Якутской магистралью или «Малым БАМом».

Представитель истца сообщил в суде, что неустойка взыскивается ввиду нарушения сроков реализации контракта. По словам ответчика, сроки были нарушены, в том числе, по вине заказчика, который постоянно вносил изменения в техническое задание. Первая инстанция согласилась с доводами ответчика о том, что полученный аванс им был полностью отработан, а виновником нарушения сроков был заказчик.

Контракт с «Инжтрансстроем» был расторгнут соглашением сторон от 5 декабря 2017 года, завершал строительство новый генподрядчик. Ветка Беркамит-Томмот-Якутск была запущена в начале июля. Глава Якутии Айсен Николаев 7 июля написал на своей странице в Instagram, что «27 июля, в канун Дня железнодорожника, будет запущено пассажирское сообщение по всей Амуро-Якутской магистрали, которую по праву называют Малым БАМом».

Арбитражный суд Москвы в октябре 2018 года ввел в отношении «Инжтрансстрой» начальную процедуру банкротства - наблюдение. В сентябре 2017 года первое дело о банкротстве стройкомпании было прекращено в связи с утверждением мирового соглашения. Ряд кредиторов, в том числе Связь-банк и банк «ФК Открытие», оспаривали прекращение производства по делу, но вышестоящие инстанции, включая Верховный суд, подтвердили его законность.

«Трансстрой» - диверсифицированный холдинг в области инфраструктурного строительства. Специализируется на железнодорожном строительстве, автодорожном строительстве, тоннелестроении, мостостроении, строительстве аэродромов и аэропортов, строительстве гидротехнических сооружений, промышленно-гражданском строительстве. Основным владельцем «Трансстрой» до декабря 2014 года был холдинг «Базовый элемент» Олега Дерипаски. В настоящее время бенефициаром компании называют Егора Андреева. «Инжтрансстрой» являлся крупным подрядчиком Росморпорта, **Росжелдора**, **Росавиации**, Минобороны по реализации важных инфраструктурных проектов.

## **КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.22; ПЕРЕВАЛКА, ЗАКРЫТАЯ НА БУМАГЕ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О ПРОБЛЕМАХ С ТЕРМИНАМИ В ПОРУЧЕНИЯХ ПРЕЗИДЕНТА**

Всего через два месяца владельцы портовых терминалов и правительство должны отчитаться об исполнении поручения президента о переходе на закрытую перевалку угля. Однако выяснилось, что, хотя разговоры о борьбе с угольной пылью идут уже два с половиной года, самого термина «закрытая перевалка» нет ни в российском законодательстве, ни в мировой практике. И теперь перед ответственными ведомствами стоит мрачная альтернатива: либо пытаться изменить формулировки поручения президента, либо расписаться в его невыполнении.

На самом деле была проделана большая работа: под эгидой **Минтранса** и Минпромторга дополнен справочник наилучших доступных технологий (НДТ), которые должны

применяться портовиками при работе с углем, а изменения в техрегламент сделали использование НДТ обязательным. Кроме того, стивидоры заключили соглашения с правительством и регионом, которые предусматривают масштабные инвестиции в экологию. Сейчас ряд игроков предлагают считать перевалку «закрытой», если она осуществлена с применением НДТ, или вообще уйти от «ошибочного термина» и назвать его правильно — «защищенная перевалка». Стивидоры указывают, что контрольно-надзорные органы проверяют концентрацию загрязняющих веществ на границе санитарно-защитной зоны порта, и если нет превышения, то нельзя предъявлять к ним претензии, какие бы технологии они ни применяли.

Против такого подхода выступают Минприроды и Росприроднадзор. Так, Росприроднадзор согласен, что в справочнике НДТ отсутствует как само понятие «закрытая перевалка», так и критерии, по которым можно определить, использована она или нет. Но в Росприроднадзоре утверждают, что технологий, которые сейчас применяются, недостаточно и ситуация по результатам мониторинга не улучшается. Между тем, как следует из решения межведомственного совещания в Находке от 9 октября, подписанного Дальневосточным транспортным прокурором Виталием Каплуновым, в 2019 году надзорными органами было отобрано свыше 3,4 тыс. проб, из которых превышения нормативов выявлены в 25 случаях.

Подобные споры о терминах, содержащихся в поручении президента, спустя два года после его выхода выглядят трагикомично. Однако они едва ли лишены скрытой подоплеки: на Дальнем Востоке заявлены несколько новых крупных проектов по перевалке угля, и в условиях ограниченной провозной способности ОАО РЖД грузопотока на всех не хватит. А экологическая повестка, помимо прочего, хорошая возможность отобрать часть рынка у конкурентов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4133488>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; ГЛАВА СЕВАСТОПОЛЯ ОТМЕНИТ ПЕРЕДАЧУ СЕВМОРПОРТА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ**

Врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев заявил, что принял решение отменить передачу Севастопольского морского порта в федеральную собственность.

Ранее предыдущий губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников предложил передать Севастопольский морской порт в федеральную собственность - в ведение **Минтранса России**. По его словам, загрузка порта после сильнейшего падения в 2014 году так и не восстановилась.

«Один из самых значимых вопросов с точки зрения будущего экономического развития города - это все-таки вопрос оживления и возрождения Севастопольского морского порта. Сейчас готовим концепцию. Скорее всего, будет принято решение об отмене его федерализации. Мы, скорее всего, сейчас остановим процесс федерализации, если наши аргументы будут приняты федеральным центром», - сказал Развожаев журналистам.

По его словам, соответствующие переговоры будут проведены с Росимуществом и **Минтрансом РФ**.

«Если мы сможем найти инвестора и сделать концепцию развития морского порта, не выводя его из государственной собственности, а развивая за счет государственно-частного партнерства, то порт станет одним из наших флагманов экономического развития», - сказал глава города.

<https://ria.ru/20191021/1560010575.html>

### **ТАСС; 2019.10.21; КАМЧАТКА ПОЛУЧИЛА ДВА НОВЫХ СУДНА ЗА 140 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ**

Строительство двух новых грузопассажирских судов для Камчатского края завершено. Одно начнет осуществлять перевозки в этом году, второе - в следующем, сообщила в понедельник пресс-служба правительства региона.

Первое судно «Камчатка» уже доставлено в село Тилички Олюторского района на Камчатке и проходит регистрационные процедуры. После этого оно начнет выполнять рейсы по маршруту Тилички - Корф (село в Олюторском районе). «Камчатка-2» сейчас

следует в Петропавловск-Камчатский на борту сухогруза «Николай Ахромеев». Оба судна строились в Приморском крае по заказу Камчатки, общая стоимость строительства составила 140 млн рублей из бюджета региона.

«Мы ожидаем, что грузопассажирское судно [«Камчатка-2»] будет доставлено к берегам полуострова в конце недели. Работать на Камчатке оно начнет в навигацию следующего года. По поручению губернатора [Владимира Илюхина] баржа будет направлена в Пенжинский район (север Камчатского края)», - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожного строительства региона Владимира Каюмова.

Уточняется, что обе баржи не были доставлены на полуостров в установленный срок, поэтому по условиям контракта **министерством транспорта** с исполнителя - Ливадийского ремонтно-судостроительного завода - будут взысканы штрафные санкции.

По информации пресс-службы, работа по обновлению флота в Камчатском крае началась по поручению Илюхина несколько лет назад. Судно «Камчатка-2» стало уже третьим, построенным для нужд жителей полуострова за это время. При этом на верфях Приморского края продолжается строительство еще трех судов для региона.

Суда «Камчатка» и «Камчатка-2» имеют по два двигателя мощностью по 300 лошадиных сил. С их помощью увеличивается максимальная скорость движения до 10 узлов. Благодаря размеру палубы на ней можно перевозить легковые и грузовые автомобили, а также грузы длиной до 24 м. Каждое судно может вместить 40 т груза и 25 пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7024225>

## **КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.22; ПРОДАЖИ SSJ УШЛИ В ПИКЕ; ВЫРУЧКА ГСС ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛАСЬ В ПЯТЬ РАЗ**

Производитель самолетов Superjet (SSJ100) АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), судя по отчетности, продал в январе—сентябре всего один самолет. Выручка ГСС рухнула в 4,5 раза, до 6 млрд руб., а чистый убыток вырос в 2,5 раза. Среди причин эксперты и участники рынка называют «двигательный кризис», затянувшиеся переговоры с «Аэрофлотом» о поставке десяти SSJ, а также грядущее увеличение субсидий для покупателей российских самолетов, из-за чего авиакомпаниям может быть выгодно отложить сделки.

Выручка ГСС за три квартала 2019 года упала в 4,5 раза, до 6 млрд руб., следует из отчетности компании. Из этой суммы за поставку самолетов ГСС получил 2,1 млрд руб., что, по словам источников “Ъ” в отрасли, примерно соответствует цене одного SSJ100. Еще 4 млрд руб. компания получила за услуги послепродажного обслуживания. За три квартала 2018 года ГСС получил за поставки новых самолетов 24,4 млрд руб., то есть в 12 раз больше. Чистый убыток производителя за период вырос почти втрое — с 733,6 млн руб. до 1,9 млрд руб. «Основной объем поставок самолетов ожидается в четвертом квартале. От прогнозов воздерживаемся»,— заявили “Ъ” в пресс-службе ГСС.

На финансовые показатели ГСС повлияло несколько факторов, говорят собеседники “Ъ” в отрасли. Во-первых, на поставках новых самолетов отразился «двигательный кризис». «В течение года несколько двигателей вышли из строя. Около четырех-шести двигателей пришлось снимать с только что произведенных самолетов, чтобы обеспечить ими пул запчастей»,— объяснил источник “Ъ” в крупной лизинговой компании. Аналогичную версию привел собеседник “Ъ” в Минпромторге: предпочтение было отдано созданию пула запчастей, чтобы повысить налет уже эксплуатируемых SSJ100. Впрочем, источники “Ъ” в ГСС отрицают связь между созданием пула двигателей и падением уровня продаж.

В Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, входит в Ростех), поставляющей двигатели SaM146 для самолетов SSJ100, сказали, что в течение года продолжали работу по формированию пула подменных двигателей. «На сегодня заказчикам, включая ГСС, отгружено свыше 400 двигателей SaM146»,— уточнили в корпорации, имея в виду отгрузки с 2010 года.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что главным заказчиком самолетов SSJ100 остается «Аэрофлот», переговоры с которым об условиях поставок затянулись. «В данном случае можно говорить, что браки заключаются на небесах: у «Аэрофлота» нет возможности отказаться от сделки, но есть возможность

обсудить ее условия», — говорит эксперт. В итоге, напоминает он, совет директоров перевозчика согласовал приобретение пяти машин, а в ГСС рассчитывают до конца 2019 года поставить десять самолетов. По мнению господина Пантелеева, выручка ГСС по итогам года действительно увеличится на фоне начала поставок судов «Аэрофлоту» по второму контракту.

Другой причиной задержки поставок стало ожидание сертификации доработки — установки горизонтальных законцовок крыла, уменьшающих расход топлива на 3–4%. «Самолет для авиакомпании «Северсталь» с такими законцовками построен, но передать его компании можно только после оформления всех документов», — отметил он. ГСС завершил программу испытаний законцовок крыла на прошлой неделе. Первые поставки самолетов с обновленной формой крыла ожидаются в конце года.

Источник “Ъ” на рынке авиаперевозок отмечает, что в следующем году ожидается увеличение субсидируемой ставки по кредитам для покупателей российских самолетов. Этой льготой пользуются лизинговые компании, которые в результате могут снизить ставку по лизингу для перевозчиков. Это делает поставку самолетов в следующем году для авиакомпаний более предпочтительной, чем в этом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4133641>

## **КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.22; АВИАКОМПАНИИ ЗАЯВИЛИ О ВОЗМОЖНОМ УЩЕРБЕ ИЗ-ЗА РЕЖИМА ОТКРЫТОГО НЕБА В ПУЛКОВО**

Режим открытого неба в аэропорту Пулково в Санкт-Петербурге может принести финансовые потери российским авиакомпаниям, считают в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Перевозчики готовы согласиться на послабления для иностранных авиакомпаний, но только на тех рынках, где нет массового выездного туризма россиян, говорится в сообщении по итогам заседания правления организации.

АЭВТ предлагает ограничить расширение списка аэропортов, которые подпадают под либерализацию воздушного пространства, до подведения итогов эксперимента в Пулково. «Не все пункты на территории Российской Федерации обладают таким потенциалом для развития въездного туризма, как Санкт-Петербург», — заявили в организации.

Статус открытого неба позволит летать в Пулково любым иностранным авиакомпаниям независимо от страны их регистрации и с любой частотой. Благодаря этому ежегодный пассажиропоток в аэропорту должен вырасти с 18,1 млн до 24 млн человек к 2025 году. Режим открытого неба в Санкт-Петербурге планируется установить для 33 стран Европы. На данный момент инициатива обсуждается.

По данным «Ведомостей», российские авиакомпании предложили **Минтрансу** разрешить полеты в режиме открытого неба только в города, которые расположены не ближе 200 км к тем, куда уже осуществляют рейсы отечественные перевозчики. **Минтранс** планирует ввести режим открытого неба именно с такими ограничениями и выступает против полной либерализации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4133648>

## **ТАСС; 2019.10.21; ПЕРЕВОЗЧИКИ ОПАСАЮТСЯ ФИНАНСОВЫХ ПОТЕРЬ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» В ПУЛКОВО**

Режим седьмой степени «свободы воздуха» - так называемого «открытого неба», который в перспективе позволит иностранным авиакомпаниям совершать полеты в петербургский аэропорт Пулково не из «домашнего» региона, может привести к финансовым потерям российских авиакомпаний. Об этом говорится в сообщении Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) по итогам заседания правления организации.

Сейчас **Минтранс** и компания - оператор Пулково «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС) рассматривают возможность введения в Пулково режима седьмой степени «свободы воздуха». Инициативу поддерживает вице-премьер **Максим Акимов**. Эта свобода дает возможность перевозчику выполнять рейсы между двумя зарубежными странами без промежуточной посадки в домашнем регионе.

«Оживленные обсуждение и дискуссию вызвали планы о предоставлении иностранным авиакомпаниям права выполнения полетов по так называемой седьмой «свободе воздуха»

в аэропорт Пулково. Авиакомпании - члены АЭВТ считают, что реализация предложения может привести к финансовым потерям российских перевозчиков», - говорится в сообщении ассоциации.

Авиакомпании готовы согласиться с предоставлением иностранным авиакомпаниям ряда послаблений на тех рынках, которые не относятся к категории массового выездного туризма россиян, добавили в ассоциации. «Предложения по данной позиции были направлены АЭВТ в **Минтранс России**», - отмечается в сообщении.

Ранее источник ТАСС сообщал, что перечень маршрутов и иностранных авиакомпаний, которые смогут выполнять рейсы из Пулково в рамках седьмой «свободы воздуха», будет определен в 2019 году. **Замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик** отмечал, что седьмая степень свободы будет вводиться постепенно, конкретных заявок от лоукостеров пока нет

Пулково может стать первым аэропортом в России, в котором будет реализована седьмая свобода воздуха. Сейчас режим «открытого неба» действует в аэропорту Владивостока, там введен режим пятой степени свободы, согласно которому аэропорт может беспрепятственно принимать транзитные рейсы зарубежных перевозчиков.

<https://tass.ru/ekonomika/7027839>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.22; 19 ЧАСОВ И 16 МИНУТ В ВОЗДУХЕ; НОВЫЙ РЕКОРД БЕСПОСАДОЧНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ СТРАНИЦУ В АВИАЦИИ**

Австралийская авиакомпания Qantas на самолете Boeing 787-9 Dreamliner поставила рекорд по времени беспосадочного перелета: лайнер на рейсе из Нью-Йорка в Сидней провёл в воздухе 19 часов 16 минут, преодолев расстояние в 16 200 км. Чтобы облегчить самолет и сделать рекорд возможным, на борту помимо 9 членов экипажа было всего 40 пассажиров (хотя самолет вмещает 236 человек), совсем немного багажа и никакого дополнительного груза. Пассажирами исторического рейса были менеджеры Qantas, в том числе гендиректор Алан Джойс, ученые Сиднейского университета, журналисты и несколько постоянных клиентов авиакомпании. Самолет был заправлен топливом под завязку, по приземлении керосина оставалось еще на 70 минут полета. Сейчас самый длинный регулярный рейс – Сингапур – Нью-Йорк Singapore Airlines, он длится 18 часов. «Это фантастическое достижение как для самолетостроения, так и для авиакомпании, полет свыше 19 часов – это серьезный скачок, несмотря на то что 16–17-часовые перелеты существуют уже много лет», – считает гендиректор Infomost Борис Рыбак.

На 3 часа раньше спецрейса из Нью-Йорка в Сидней вылетел регулярный рейс Qantas на Airbus 380 с промежуточной посадкой в Лос-Анджелесе, он прибыл в пункт назначения на несколько минут позже спецрейса. Qantas, крупнейшая в Австралии и одна из крупнейших в мире авиакомпаний, славится длинными перелетами, связывающими континент с Америкой, Европой и Азией. Она выполняет единственный беспосадочный перелет между Старым Светом и Австралией – по маршруту Лондон – Перт. И хочет большего: цель запущенного авиакомпанией проекта «Восход» – открыть в 2022–2023 гг. беспосадочные перелеты в Сидней из Нью-Йорка и Лондона.

Конечно, для таких сверхдлинных рейсов авиакомпании придется придумать особую компоновку салона и систему развлечений, считает Рыбак, чтобы перелет могли переносить пассажиры эконом-класса. Для пассажиров бизнес-класса провести столько времени в воздухе не проблема: половину полета они проспят, еще 3–4 часа потратят на еду, остальное время займет система развлечений, рассуждает Рыбак. Но прямые перелеты будут востребованы, считает эксперт, они лучше продаются, стоят дороже и все-таки удобнее.

Qantas еще не решила, на каких самолетах будет выполнять сверхдальние перелеты в проекте «Восход». Выполнивший рекордный перелет Dreamliner для этого не подойдет: все-таки загрузки в 50 пассажиров недостаточно для окупаемости рейса. Для этих целей могут подойти только разрабатываемые модели Boeing 777-8 и Airbus 350-1000ULR. Выход Boeing 777-8 на рынок ожидается в 2022 г., дальность полета должна составить 16 000 км при заполненном пассажирском салоне. Концерн Airbus специально для Qantas

рассматривает возможность оснастить существующую модель 350-1000 дополнительными топливными баками, что повысит ее дальность с 14 800 км до Ultra Long. Оба эти лайнера смогут перевозить примерно по 300 пассажиров.

В любом случае в проекте «Восход» Qantas и выбранному ей авиапроизводителю придется решать сложную техническую задачу. Расстояние между Лондоном и Сиднеем составляет примерно 17 000 км, и такой перелет будет длиться уже 20 часов. Не исключено, что в первое время после запуска регулярных перевозок рейсы можно будет выполнять с неполной коммерческой загрузкой. Но до этого предстоит еще несколько тестовых рейсов, в которых авиакомпания вместе с учеными продолжают изучать воздействие сверхдлинного перелета на пассажиров. В ноябре состоится перелет из Лондона в Сидней, сообщает Qantas, так что через месяц нас может ждать новый рекорд.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/10/22/814321-19-chasov>

## **РБК; ЕВГЕНИЯ БАЛЕНКО; 2019.10.22; ВЛАДЕЛЬЦАМ 95% ДРОНОВ В РОССИИ СО СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛИ БУДУТ ГРОЗИТЬ ШТРАФЫ**

Менее 5% от всех дронов, которые могут быть на руках у россиян, официально зарегистрированы, следует из статистики **Росавиации**. После 27 октября отсутствие регистрации для владельцев беспилотников может обернуться штрафами

К настоящему времени **Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)** получило 3,197 тыс. заявок на регистрацию беспилотных воздушных судов, говорится в сообщении ведомства.

Из всех поступивших заявок на учет уже поставлены 1,562 тыс. дронов, 31 заявка была отклонена. Как пояснил РБК представитель **Росавиации**, основной причиной отказа было несоответствие заявлений установленным требованиям - «нечитаемые сведения, отсутствие фото беспилотного воздушного судна, СНИЛС, заявления о постановке на учет, даты рождения владельца устройства, подписание заявления не уполномоченным лицом».

Пока что ведомство принимает заявки только в виде почтовых отправлений. Однако с марта 2020 года заявку поставить дрон на учет можно будет через специальный портал учета беспилотных воздушных судов.

Правила регистрации беспилотных воздушных судов вступили в силу с 27 сентября: каждый, кто покупает дрон, должен зарегистрировать его в **Росавиации** в течение десяти дней после приобретения или ввоза в Россию. На регистрацию уже находящихся на территории страны беспилотников отводится 30 дней. То есть все находящиеся сейчас в России и осуществляющие полеты дроны должны быть зарегистрированы до 27 октября. Представитель **Росавиации** уточнил, что даже если устройство было ввезено на территорию России в разобранном виде и собрано самостоятельно, необходимо подать заявку на его регистрацию.

По оценке гендиректора ассоциации «Аэронет» (объединяет пользователей и разработчиков беспилотных авиационных систем) Глеба Бабинцева, сейчас в России в любительской эксплуатации может быть около 50 тыс. дронов, еще 2 тыс. используются компаниями.

Сама по себе постановка беспилотного воздушного судна на учет не влечет штрафа, отметил Глеб Бабинцев. Но полет на неучтенном воздушном судне будет квалифицирован, как нарушение порядка использования воздушного пространства. Чтобы дрон поднялся в воздух, владельцу устройства необходимо заранее подать заявку в местные органы власти с указанием маршрута и времени полета. Если заявку одобряют, для дрона выделяют воздушное пространство - на момент его полета там будет запрещено другое воздушное движение. «Скорее всего, в системе Организации воздушного движения не выдадут разрешение на полет неучтенного судна, а штрафы за несанкционированное использование воздушного пространства составляют до 50 тыс. руб. для физических лиц и до 500 тыс. руб. - для юридических», - указал Бабинцев. Он считает, что небольшое количество заявок, поданных в **Росавиацию**, может быть связано со сложностью бумажной формы процедуры регистрации, а также с тем, что владельцы беспилотников ожидают ее перевода в онлайн.



Согласно «дорожной карте» «Аэронет» Национальной технологической инициативы, в России должен появиться рынок информационных и логистических услуг, предоставляемых флотом беспилотников, постоянно находящихся в воздухе и на низких космических орбитах. К 2035 году объем российского рынка беспилотников должен составить \$35-40 млрд.

[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/22/10/2019/5dadbd239a7947525d464d71](https://www.rbc.ru/technology_and_media/22/10/2019/5dadbd239a7947525d464d71)

## **ТАСС; 2019.10.21; В РОССИИ ПОСТАВИЛИ НА УЧЕТ БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. ДРОНОВ**

Владельцы дронов почти за месяц поставили на учет более полутора тысяч беспилотников, следует из статистики Росавиации. 27 октября заканчивается переходный период для регистрации дронов (соответствующий закон об обязательной их регистрации вступил в силу 27 сентября).

В материалах агентства указывается, что с 27 сентября в Росавиацию было подано 3197 почтовых отправлений о регистрации дронов (сейчас регистрация проходит только через почту). При этом отказано в постановке на учет только 31 беспилотнику. Остальные заявки рассматриваются.

Как ранее сообщал журналистам начальник управления безопасности полетов Росавиации Сергей Мастеров, сейчас в России порядка 500 тыс. дронов.

С 27 сентября беспилотники весом от 0,25 кг до 30 кг подлежат обязательному учету в Росавиации. Заявление нужно подать в десятидневный срок после покупки или ввоза дрона в страну.

<https://tass.ru/ekonomika/7028615>

## **ТАСС; 2019.10.21; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫТО МЕЖДУ МАГАДАНОМ И ПЕВЕКОМ**

Первый прямой рейс до Певека (Чукотский автономный округ) авиакомпании «Ираэро» во вторник утром вылетел из Магадана. Об этом сообщил ТАСС представитель окружного правительства.

«Сегодня вылетел первый рейс по маршруту Магадан - Певек - Магадан. Это субсидированный рейс, стоимость одного билета всего 7 тыс. 50 рублей для всех категорий граждан», - сказал собеседник агентства, уточнив, что субсидирование осуществляется за счет федерального бюджета.

Полеты будут выполняться каждый вторник на самолетах Ан-24 с вместимостью на 33 пассажира. Время в пути составляет 3 часа 40 минут. Обратный рейс до Магадана и прибытие будут происходить в тот же день.

По информации правительства Чукотки, экономическая обоснованная стоимость билета на рейс Магадан - Певек составляет 35 тыс. рублей. Из федерального бюджета субсидировано около 13 млн рублей. График полетов будет осуществляться до конца 2019 года, но в дальнейшем рассмотрят вопрос о маршруте на следующий год.

Помимо рейса до Певека, авиакомпания «Ираэро» открыла шесть дополнительных рейсов по направлению Магадан - Эвенск: по два рейса в октябре, ноябре и декабре. Как сообщили в правительстве Магаданской области, перелеты также будут выполняться на самолете Ан-24. Первые два рейса заявлены на 25 и 31 октября, продажа билетов уже началась как на сайте компании, так и в кассах Магадана и поселка Эвенск. Дополнительные средства на эти цели выделены из областного бюджета.

Ввод дополнительных рейсов, по информации правительства региона, имеет большое значение для жителей Магаданской области, так как осенью этого года управление дорожного хозяйства и транспорта Колымы зафиксировало большой рост пассажиропотока в направлении Магадан - Эвенск.

<https://tass.ru/ekonomika/7028386>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; «ПОБЕДА» ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ПРЕТЕНЗИИ ФАС ИЗ-ЗА АУДИОРЕКЛАМЫ НА БОРТУ**

Требования к аудиорекламе в транспортных средствах по действующему законодательству не распространяются на самолеты, а размещение рекламы на борту

позволяет авиакомпаниям предлагать более дешевые билеты, заявили РИА Новости в пресс-службе низкобюджетной авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), комментируя претензии ФАС.

Федеральная антимонопольная служба после жалобы возбудила дело против авиакомпании «Победа» по подозрению в нарушении закона «О рекламе» за трансляцию аудиорекламы на борту самолета.

«Претензия к аудиорекламе «Драмина» возникла впервые и вызывает удивление. 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?», - сказала собеседница агентства.

«Также стоит обратить внимание, что в письме ФАС России от 10 марта 2011... ведомство сформулировало правовую позицию о применении статьи 20 закона о рекламе, согласно которой при размещении рекламы на транспортном средстве должны быть соблюдены требования правил дорожного движения... в том числе по обеспечению безопасности дорожного движения и техническому осмотру транспортных средств. Согласно Воздушному кодексу, самолет относится к летательному аппарату, а не транспортному средству, и правилам дорожного движения не подчиняется», - подчеркнула представитель пресс-службы авиакомпании.

По ее словам, лоукостер уже подготовил и сформулировал свою позицию для ФАС. «Мы уверены, что «Победа» и ФАС больше всех заинтересованы в том, чтобы авиаперелеты становились доступнее», - добавила она.

<https://ria.ru/20191021/1560014459.html>

### **ТАСС; 2019.10.21; АЭРОПОРТ ЯКУТСКОГО ОЛЕКМИНСКА ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ПОСЛЕ ПОЧТИ ТРЕХ НЕДЕЛЬ ПРОСТОЯ**

Аэропорт в якутском городе Олекминск во вторник возобновил работу, прерванную 4 октября из-за размокания взлетно-посадочной полосы (ВПП).

«У нас сначала был дождь, затем - снег. Это привело к размоканию ВПП, работа была прервана. Только сейчас, с установлением минимальных минусовых температур, полоса затвердела, и аэропорт вновь начал принимать самолеты», - сообщил ТАСС представитель аэропорта.

Во вторник из Якутска в Иркутск с посадкой в Олекминске пролетели два самолета Ан-24. Вечером они же приземлятся там на обратном пути в Якутск.

«Выполняются полеты самолетов Ан-3 по местным авиалиниям», - добавил собеседник агентства.

Олекминск находится на левом берегу Лены, в 520 км к западу от Якутска. В городе проживают почти 10 тыс. человек. По данным синоптиков, температура воздуха в Олекминске составляет три градуса ниже нуля, ночью она опустится до минус пяти градусов.

<https://tass.ru/v-strane/7028613>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ГОРНО-АЛТАЙСКА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ К 2023Г**

Международный терминал в аэропорту Горно-Алтайска (принадлежит АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) и Сбербанку (МОЕХ: SBER)) может появиться к 2023 году, проект оценивается более чем в 500 млн рублей, сообщил «Интерфаксу» генеральный директор аэропорта Сергей Круглов.

«Мы ожидаем, что до конца года будет подписано постановление правительства РФ об открытии (международного - ИФ) пункта пропуска в аэропорту Горно-Алтайска. Если в этом году мы получим такой документ, то в конце 2022 года вполне может состояться первый международный рейс. И к этому времени уже будет построен терминал», - отметил руководитель аэропорта.

В первую очередь планируется открытие рейсов в города Китая и Казахстана. Круглов объясняет это двумя причинами. Во-первых, «китайцы - очень азартные люди, а в нескольких километрах от Горно-Алтайска действует игорная зона «Сибирская монета». Во-вторых, население Кош-Агачского района Республики Алтай на 50% состоит из этнических казахов, которые поддерживают родственные и дружеские связи с жителями Казахстана, но в настоящее время им приходится в течение двух суток ехать на автотранспорте, чтобы навестить друг друга.

Помимо аэровокзала для приема пассажиров международных линий необходимо также подготовить дополнительные рулежные дорожки, перрон, места для стоянки воздушных судов, отметил собеседник.

При этом в 2021 году подойдет время капремонта взлетно-посадочной полосы (ВПП) в Горно-Алтайске. Поэтому руководитель аэропорта надеется, что работы по созданию инфраструктуры для международного авиасообщения и обновление ВПП будут идти одновременно.

Ранее глава Республики Алтай Олег Хорохордин заявил, что провел переговоры с АФК «Система» и Сбербанком, и «они готовы построить международный терминал».

Круглов также сообщил агентству, что пассажиропоток аэропорта Горно-Алтайска по итогам 2019 года может увеличиться на 55% к уровню прошлого года.

«Такого роста нет ни у одного аэропорта РФ. По итогам 9 месяцев мы обслужили 78,54 тыс. пассажиров, что на 46,7% превышает уровень того же периода прошлого года. По итогам года рост составит 55%, но не исключаем, что и больше - тогда мы перейдем в категорию аэропортов с годовым пассажиропотоком от 100 тыс. человек», - сказал гендиректор аэропорта.

В 2018 году услугами аэропорта воспользовались 62,1 тыс. человек.

Рост пассажиропотока обеспечен развитием туризма в Горном Алтае, а также увеличением числа рейсов в Горно-Алтайск.

«В прошлом году в зимний период выполнялось два рейса в неделю, в этом году их пять: помимо того, что авиакомпания «Сибирь» увеличила частоту до трех рейсов в неделю, еще и авиакомпания «Победа» сохранила полеты в зимний период», - отметил собеседник «Интерфакса».

Как сообщалось, в 2010 году АО «Сибмост» приобрело аэропорт Горно-Алтайска, который в последние 20 лет не функционировал, и приступило к его реконструкции. В объект было вложено 1 млрд рублей. В декабре 2011 года аэропорт возобновил деятельность, прямое сообщение с Москвой впервые в истории региона открыто в мае 2012 года.

В 2017 году АФК «Система» и ООО «СБК Баланс» (через ООО «Сбербанк Капитал» принадлежит Сбербанку) приобрели у компании «Сибмост» аэропорт Горно-Алтайска - 60% и 40% соответственно.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; КРЫМ СНОВА ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА ЗА 0,9 МЛРД РУБ**

Госкомитет конкурентной политики Крыма объявил конкурс с ограниченным участием на выполнение работ по обеспечению защиты объектов аэропортового комплекса «Симферополь» от актов незаконного вмешательства, говорится в материалах сайта госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 931,962 млн рублей с учетом НДС 20%.

От подрядчика требуется создание периметрового ограждения, четырех контрольно-пропускных пунктов, систем охранно-тревожной сигнализации, видеонаблюдения и видеоанализа, контроля и управления доступом.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 12 ноября, итоги планируется подвести 19 ноября.

Источником их финансирования являются «собственные средства, поступившие в виде бюджетных инвестиций, доведенных заказчику в виде субсидий и оформленные взносом в уставной капитал заказчика».

Это не первый подобный конкурс.

Сроки работ, заказчиком которых является АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»), на этот раз сдвинуты до 30 мая 2021 года.

В сентябре 2019 года госкомитет конкурентной политики Крыма признал несостоявшимся запрос предложений с такой же начальной ценой, поскольку не поступила ни одна заявка. Этот тендер предполагал, что работы должны быть выполнены до 30 апреля 2020 года.

Кроме того, Госкомитет проводил аукцион в апреле 2018 года. В августе того же года заказчик - АО «МАС» - заключил контракт на 832,1 млн рублей с компанией «Строй Интернейшнл» (Краснодар). Работы должны были быть выполнены до 13 августа 2019 года. Однако заказчик в апреле 2019 года в одностороннем порядке расторг контракт, фактически оплатив подрядчику на тот момент 249,63 млн рублей, указано в материалах на сайте госзакупок.

Симферопольский аэропорт построен в 1936 году. В апреле 2018 года начал работу новый терминал площадью более 78 тыс. кв. м, все рейсы выполняются оттуда. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей (около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% - кредиты банков).

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «МАС» контролируется Минимуществом Крыма. Через ООО «Аккорд Инвест» эта компания связана с ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (ООО «МАС»), которое было инвестором строительства нового терминала и управляет крымским аэропортом. «Аккорд Инвест» контролирует 100% в ООО «МАС».

В свою очередь, 49% уставного капитала ООО «Аккорд Инвест» принадлежит АО «МАС», 51% - у ООО «Аккорд Холдинг».

«Аккорд Холдинг» владеют предприниматель Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

## **ТАСС; 2019.10.21; ЗДАНИЕ АЭРОВОКЗАЛА ОТКРЫЛИ В СУСУМАНЕ МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Торжественная церемония открытия здания аэровокзала состоялась во вторник в городе Сусумане Магаданской области. Строительством и финансированием занималась крупнейшая золотодобывающая компания региона «Сусуманзолото», сообщили ТАСС в правительстве Колымы.

По информации властей, для жителей региона открытие здания аэропорта имеет большое значение, так как рейс Магадан - Сусуман очень востребован среди местных жителей. На самолете путь по этому маршруту занимает примерно 2 часа, по дорогам - около 10. Аэровокзала в привычном понимании в сусуманском аэропорту не было несколько десятилетий, несмотря на то, что за один только 2019 год город принял 94 рейса.

«В Сусумане открыли здание аэропорта. <...> Стоимость объекта составила 82 млн рублей, финансирование шло от компании «Сусуманзолото» за счет государственно-частного партнерства. <...> После того, как красная лента была перерезана, представители власти осмотрели терминал», - сообщил собеседник агентства.

В церемонии открытия приняли участие губернатор Магаданской области Сергей Носов, министры и представители думы региона. Терминал включает в себя зал ожидания, зону досмотра и стерильную зону, а также рабочие зоны. Помимо этого, подверглась изменению и взлетно-посадочная полоса (ВПП) аэропорта. Ее удлиненили на 400 метров. Это позволит принимать новые типы воздушных судов, что поможет обеспечить постоянное и бесперебойное авиасообщение между населенными пунктами области.

Сусуман - город, расположенный на берегу реки Берелех в Магаданской области и названный в честь ее левого притока. Численность населения составляет более 4,5 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7028556>

## **ТАСС; 2019.10.21; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ПЛАН РАЗМЕЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ У ТЕРМИНАЛА**

Руководство аэропорта Симферополя поддерживает инициативу размещения железнодорожной станции около нового терминала. Об этом в понедельник сообщили журналистам в пресс-службе аэропорта.

В августе на совещании по актуальным вопросам развития спорта, культуры и туризма региона под руководством зампреда правительства РФ Ольги Голодец глава Крыма Сергей Аксенов сообщил, что власти региона планируют запустить железнодорожный аэроэкспресс из аэропорта Симферополь в курортные районы полуострова. Он уточнил журналистам, что есть компании, готовые взяться за проект.

«Мы поддерживаем любые инициативы, которые улучшают транспортную доступность аэропорта для жителей и гостей полуострова. В части железнодорожного сообщения мастер-планом развития аэропорта предусмотрена возможность размещения железнодорожной станции в непосредственной близости от нового терминала», - говорится в сообщении.

Ранее планировалось, что военный аэродром Бельбек после строительства необходимой инфраструктуры будет принимать гражданские самолеты: чартерные рейсы и малые борта деловой авиации. Аэропорт является структурой АО «Международный аэропорт «Симферополь», доля в уставном капитале принадлежит правительству Севастополя. Построить аэровокзал, рассчитанный на обслуживание до 20 пассажиров в час, планировалось в 2019-2020 годах.

Врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев в комментариях, опубликованных в понедельник, уточнил, что власти Севастополя оценят рентабельность запуска гражданских рейсов на аэродром Бельбек, а также рассмотрят альтернативные варианты, например, запуск аэроэкспресса в Симферополь, где расположен единственный аэропорт Крыма.

<https://tass.ru/ekonomika/7026706>

## **ТАСС; 2019.10.21; В СЕВАСТОПОЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАПУСТИТЬ АЭРОЭКСПРЕСС ДО ЕДИНСТВЕННОГО АЭРОПОРТА КРЫМА**

Власти Севастополя оценят рентабельность запуска гражданских рейсов на аэродром Бельбек, а также рассмотрят альтернативные варианты, например, запуск аэроэкспресса в Симферополь, где расположен единственный аэропорт Крыма, сообщил журналистам врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

Ранее планировалось, что военный аэродром Бельбек после строительства необходимой инфраструктуры будет принимать гражданские самолеты: чартерные рейсы и малые борта деловой авиации. Аэропорт является структурой АО «Международный аэропорт «Симферополь», доля в уставном капитале принадлежит правительству Севастополя. Построить аэровокзал, рассчитанный на обслуживание до 20 пассажиров в час, планировалось в 2019-2020 году.

«Сейчас мы изучаем вопрос, пока нет ответа, будет ли полноценный гражданский аэропорт [на Бельбеке]. Может, экономически будет выгоднее сделать скоростное сообщение по типу аэроэкспресса в Симферополь. Это около часа пути, комфортабельный поезд, интернет, возможность регистрации на железнодорожном вокзале», - сказал Развожаев.

Он пояснил, что объем инвестиций в создание гражданской инфраструктуры на Бельбеке очень большой, пока нет ясности, насколько это целесообразно. При этом нет сомнений, что даже, если будет принято решение о запуске рейсов на Бельбек, он продолжит принимать и военные самолеты, то есть будет аэродромом двойного назначения.

<https://tass.ru/ekonomika/7024148>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ ПЕРЕВЕЛ ВСЕ ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ**

Хабаровский аэропорт с 22 октября перешел на постоянное обслуживание пассажиров в новом терминале внутренних авиалиний, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

«С 22 октября все внутренние авиарейсы переведены в новый терминал», - сказал представитель пресс-службы.

Перевод авиарейсов начался еще 14 октября. Тогда терминал принял и отправил два рейса: Москва - Хабаровск - Москва авиакомпании Nordwind и Улан-Удэ - Хабаровск - Улан-Удэ авиакомпании «ИрАэро».

Также полеты из аэропорта выполняют авиакомпании «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), S7, «Аврора», «Якутия», «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), «Хабаровский авиалинии», «Россия», Asiana Airlines, Belavia.

Как сообщалось, новый терминал внутренних авиалиний площадью более 27 тыс. кв. м. способен ежегодно обслуживать до 3 млн пассажиров.

Реализация проекта началась в марте 2018 года. Официальное открытие терминала состоялось 4 сентября на полях Восточного экономического форума

Проект был осуществлен в рамках TOP «Хабаровск» при участии японских инвесторов - SojitzCorp., JATCO, JOIN. Общий объем инвестиций составил 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей - заемные средства ВЭБ.РФ и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд рублей - собственные средства инвесторов.

Терминал был спроектирован компанией Assmannberaten+planen совместно с архитектурным бюро WP | ARC (оба - Германия). Генеральным подрядчиком строительства стал «ЛимакМаращстрой» (входит в турецкую Limak Group), техническим заказчиком - DBC Consultants.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; КАЗАХСТАНСКИЙ ЛОУКОСТЕР FLYARYSTAN БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ НУР-СУЛТАНА В «ЖУКОВСКИЙ»**

Казахстанский лоукостер FlyArystan (подразделение Air Astana) открывает рейс из Нур-Султана в подмосковный аэропорт «Жуковский».

Полеты начнутся с 13 декабря и будут выполняться ежедневно, сообщила пресс-служба «Жуковского».

Для перевозки будут использоваться Airbus A320 на 180 мест. Продолжительность полета составит 3 часа 30 минут.

Как отмечается, «Жуковский» станет первым международным направлением FlyArystan, которая начала операционную деятельность в мае этого года.

Рейсы между Москвой и Нур-Султаном сейчас выполняют «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) (из «Шереметьево»), Air Astana (до 27 октября в «Шереметьево», после - в «Домодедово»), SCAT (во «Внуково»). На днях допуск к маршруту получила от Росавиации и базирующаяся в «Домодедово» S7 - о запуске рейса она пока не объявляла.

«Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» относятся к аэропортам Московского авиаузла, по межправсоглашению РФ и Казахстана рейсы между ними и Нур-Султаном могут выполнять по два перевозчика от каждого государства. Но «Жуковский», несмотря на его близкое расположение к Москве, Россия относит к региональным аэропортам, что освобождает его от ограничений межправсоглашения.

## **ИНТЕРФАКС; 2019.10.21; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С КОНЦА ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В ЛОНДОН**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) с 20 декабря открывает рейс из Москвы в Лондон, сообщила пресс-служба авиакомпании.

Рейсы будут выполняться четыре раза в неделю (по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям) из «Домодедово» с прилетом в лондонский аэропорт «Стенстед» (Stansted).

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» получили допуск Росавиации к регулярным рейсам на линии Москва-Лондон, позволяющий выполнять до 14 рейсов в неделю.

На допуски к полетам в Лондон до 7 раз в неделю претендовали «Победа» и Nordwind.

Сейчас рейсы между Москвой и Лондоном выполняют две авиакомпании - «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) и British Airways. По соглашению между авиавластями РФ и Великобритании, на маршруте могут работать не более двух перевозчиков от каждого государства, при этом один из них может летать до 35 раз в неделю, второй - до 14. «Аэрофлот» располагает допуском на 35 частот.

## **RNS; 2019.10.21; МЕДВЕДЕВ ВКЛЮЧИЛ АЭРОПОРТ ЖУКОВСКИЙ В СИСТЕМУ TAX FREE**

Аэропорт Жуковский, расположенный в Подмосковье, включен в систему tax free. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр России **Дмитрий Медведев**, документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Помимо аэропорта Жуковский, в перечень **пунктов пропуска**, где действует система tax free, также включили автомобильные пункты Брусничное, Торфяновка и Светогорск. Эти **пункты пропуска** находятся на российско-финляндской границе.

Пилотный проект tax free стартовал на территории Российской Федерации в апреле 2018 года. Он предполагает компенсацию НДС физическим лицам – гражданам иностранных государств, не входящих в Евразийский экономический союз, при вывозе приобретенных в России товаров. Они смогут вернуть налог на добавленную стоимость, если приобретут товаров на сумму не менее 10 тысяч рублей в течение суток. В декабре правительство продлило срок реализации пилотного проекта по tax free до конца 2019 года.

Ранее Минпромторг предложил продлить срок реализации пилотного проекта tax free до 31 декабря 2020 года.

<https://rns.online/transport/Medvedev-vklyuchil-aeroport-ZHukovskii-v-sistemu-tax-free-2019-10-21/>

## **ТАСС; 2019.10.21; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРА МАЛОЙ АВИАЦИИ S7 В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2023 ГОДУ**

Компания S7 планирует завершить создание центра малой авиации по строительству бизнес-джетов в Ступине в 2023 году. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба Министерства инвестиций и инноваций Московской области.

«Компания S7 Airlines ведет реализацию первого этапа создания центра малой авиации в городском округе Ступино. Ход работ на территории площадки в деревне Торбеево проверил заместитель председателя правительства Московской области Вадим Хромов <...> Завершение строительства центра запланировано на начало 2023 года», - говорится в сообщении.

Соглашение о строительстве производства легких самолетов Victory, учебного центра для пилотов, предприятия техобслуживания и ремонта воздушных судов власти Подмосковья и инвестор подписали в рамках Петербургского международного экономического форума в июне 2019 года. Стоимость проекта 13 млрд рублей. На предприятии предполагается создать около 1 тыс. рабочих мест.

Самолеты Victory планируют создавать из углеродных композитных материалов. Они будут около 10 м в длину и весить не более 3 тонн. Максимальная дальность полета такого самолета составляет более 2 тыс. км, скорость - 600 км/час. Пилотировать самолет сможет один человек, на борту смогут разместиться четыре-пять пассажиров.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/7024778>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.10.21; ЭКС-ПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП-2 В «ДОМОДЕДОВО» ПОДАЛ ИСК К ПРОМСВЯЗЬБАНКУ**

Арбитражный суд Москвы зарегистрировал иск мытищинского АО «Строительное управление №1», бывшего подрядчика строительства второй взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта «Домодедово», о взыскании более 6,2 миллиарда рублей с Промсвязьбанка, следует из картотеки арбитражных дел.

Иск поступил в суд 18 октября, к производству он пока не принят, основания исковых требований в материалах суда на данный момент не указаны.

Счетная палата России в июне сообщала, что проект реконструкции Домодедовского аэропорта с 2012 года ведут Росавиация и его оператор ОАО «Международный аэропорт Домодедово» на основе государственно-частного партнерства.

Тогда же федеральное агентство заключило с ЗАО «СУ-1» контракт на реконструкцию первой ВПП. В документе СП при этом отмечалось, что это одно из важнейших мероприятий ФЦП «Развитие транспортной системы» до сих пор не завершено, хотя объект нужно было сдать еще в 2014 году.

По данным Счетной палаты, негативный опыт работы с ЗАО «СУ-1» не помешал Росавиации в 2014 году привлечь этого же подрядчика к строительству второй ВПП в аэропорту «Домодедово», которая также так и не была построена.

Заказчик, ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово», подведомственное Росавиации, в декабре 2018 года расторг договор с СУ-1 после того, как арбитражный суд Московской области в ноябре признал стройкомпанию банкротом. На момент вынесения решения о банкротстве в реестр требований кредиторов СУ-1 были внесены его обязательства на сумму более 18,4 миллиарда рублей.

Новая полоса в аэропорту «Домодедово» строится с 2014 года. Объект был включен в программу подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года, она должна была быть сдана в 2016 году. Стоимость полосы оценивалась в 12,85 миллиарда рублей. В июне 2018 года глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** заявлял, что полоса будет достроена до конца 2018 года.

<https://realty.ria.ru/20191021/1560026765.html>

#