



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.10.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОЗВОЛИТ СТРОИТЬ ЖИЛЬЕ БЛИЖЕ К АЭРОПОРТАМ; ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РОСПОТРЕБНАДЗОРУ ОСЛАБИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УРОВНЮ ШУМОВ ОТ САМОЛЕТОВ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.28; ПОДШИПНИКИ ВЫКАТИЛИ ПОПЕРЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ; ОГРАНИЧЕНИЯ ТЕПЕРЬ КОСНУТСЯ И ОАО РЖД	5
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.10.28; ЗА ВРЕМЯ ДЕНЬГИ: УСТАНОВЛЕН ЦЕННИК ВСЕЙ ТРАССЫ МОСКВА– ПЕТЕРБУРГ; СТАЛА ИЗВЕСТНА ТОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО СКОРОСТНОЙ ДОРОГЕ М-11	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.10.27; НЕ СТОЙ ПОД ОКНОМ; С НОВОГО ГОДА КОММЕРЧЕСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ЗАПРЕТЯТ ПАРКОВАТЬСЯ ВО ДВОРАХ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.10.27; СБАВИТЬ ОБОРОТЫ; МВД ДО 2 ДЕКАБРЯ ОТВЕТИТ: ВВЕДУТ ЛИ ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10-20 КМ/Ч	9
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.25; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ВЗЯЛСЯ ЗА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ СКОРОСТИ; ПРЕМЬЕР ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10–20 КМ/Ч	10
РИА НОВОСТИ; 2019.10.25; ПАССАЖИРЫ ПОПРОСИЛИ ДИТРИХА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С АВИАБИЛЕТАМИ ИЗ ДФО.....	12
ИНТЕРФАКС; 2019.10.27; «ПОБЕДА» ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ГЕНПРОКУРАТУРЫ ПОДНИМЕТ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ИЗ ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОПОРТОВ НА 5 ЕВРО ВМЕСТО 25	13
ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУДИЯРОВ; 2019.10.28; ТРАНЗИТ ВЫХОДИТ НА РЕЛЬСЫ.14 ТАСС; 2019.10.25 ;ЕДИНСТВЕННАЯ НА ЯМАЛЕ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ ОБЬ ЗАКРОЕТСЯ 27 ОКТЯБРЯ	20
ТАСС; 2019.10.25; ПОСОЛ РФ: РОССИЯ ГОТОВА ПОМОЧЬ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ МОЗАМБИКА	20
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2019.10.28; АРАБСКАЯ DP WORLD И РФПИ ПООБЕЩАЛИ ВЛОЖИТЬ \$2 МЛРД В РОССИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ ЗА ДОЛЮ В FESCO; ИДЕТ БОРЬБА ЗА ПОСЛЕДНИЙ КРУПНЫЙ АКТИВ БИЗНЕС-ИМПЕРИИ МАГОМЕДОВЫХ	21
ТАСС; 2019.10.25; УЗБЕКИСТАН ЗАИНТЕРЕСОВАН В РОССИЙСКОМ ОПЫТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ.....	22
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.26; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО УЧАСТКА ЦКАД МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 Г.	24
ТАСС; 2019.10.25; НА ТРАССЕ М-11 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ЗАВЕРШЕНА УКЛАДКА АСФАЛЬТА	24
ТАСС; 2019.10.25; «АВТОДОР» НАЧАЛ МОНТАЖ ВЫШЕК СОТОВОЙ СВЯЗИ НА ТРАССЕ М-11 МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.....	24

КОММЕРСАНТЪ-FM; 2019.10.28; «РАНЬШЕ СТОЛЬКО РАБОТ НЕ ПРОИЗВОДИЛОСЬ».....	25
ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ПО КОНТРАКТАМ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ.....	29
ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ К 15 НОЯБРЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СОЗДАНИИ ХРАНИЛИЩ БИТУМА В РЕГИОНАХ.....	29
ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ САХАЛИН И КРЫМ ЗА НИЗКИЕ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; МВД, ФСБ И МИНТРАНС К ДЕКАБРЮ ПРЕДСТАВЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»	30
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ ГТЛК НА СКИДКИ ПО ЛИЗИНГУ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ РФ С 2020 Г	31
ТАСС; 2019.10.25; ЭКСПЕРТЫ РАЗРАБАТЫВАЮТ НОВУЮ СИСТЕМУ НАПОЛНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ - ПОДГРУППА ГОССОВЕТА.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; «ГЛОСАВ» РОТЕНБЕРГА-МЛАДШЕГО ПРОТЕСТИРУЕТ НА ГРАНИЦЕ С МОНГОЛИЕЙ ОБРАЗЕЦ СИСТЕМЫ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ	32
RNS; 2019.10.25; ПОЧЕМУ В РОССИИ ХОТЯТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч.....	33
ТАСС; 2019.10.25; В КРЫМУ В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ РЕМОНТ ЮЖНОБЕРЕЖНОГО ШОССЕ	33
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; КАЗАХСТАН ДОГОВОРИЛСЯ С РФ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ РАЗРЕШЕННОГО ОБЪЕМА ТРАНЗИТА УГЛЯ НА УКРАИНУ ДО 140 ТЫС. ТОНН В МЕСЯЦ	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.28; ЭКСКУРСИИ С РЕМНЕМ; ОФОРМЛЕНИЕ ДЕТСКИХ ПЕРЕВОЗОК УПРОСТИЛОСЬ, НО ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ	35
RNS; 2019.10.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД НА МЕТРО ПУСТЫМИ БУТЫЛКАМИ.....	37
ТАСС; 2019.10.26; РОСАВТОДОР: БОЛЬШИНСТВО УЛЬЯНОВСКИХ ТРАСС ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮТ НОРМЕ	37
ТАСС; 2019.10.26; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛСЯ УЧАСТОК ТРАССЫ ЦИВИЛЬСК - УЛЬЯНОВСК.....	38
ТАСС; 2019.10.25; ТРАССА УЛЬЯНОВСК - ДИМИТРОВГРАД - САМАРА ПЕРЕДАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ	38
ТАСС; 2019.10.25; В КРЫМУ ПОСТРОЯТ СЕТЬ КУРОРТНЫХ АВТОДОРОГ ОТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА».....	39
ПОДМОСКОВНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ СТАНОВЯТСЯ БЛИЖЕ К НАСЕЛЕНИЮ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.28; ЖИТЕЛИ ДОЛГОПРУДНОГО ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ ПРОКЛАДКИ НОВЫХ ПУТЕЙ РЯДОМ С ИХ ДОМАМИ	40
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; АМУРСКИЙ ГПЗ И ТРАНССИБ СВЯЗАЛ ВТОРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ	41
ТАСС; 2019.10.25; «ТРЕЗВАЯ РОССИЯ» ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАТЬ ЧЕРНЫЙ СПИСОК ПЬЯНЫХ ДЕБОШИРОВ В ПОЕЗДАХ	41
ТАСС; 2019.10.25; КОНТРАКТ МЕЖДУ РЖД И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ДР КОНГО СОСТАВИТ \$500 МЛН	42
RNS; 2019.10.25; СПЕЦИАЛИСТЫ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ПОДСВЕТКУ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА	43
RNS; 2019.10.25; В РОССИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НАЗВАНИЯ «ПЛАЦКАРТ»	43

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ОТМЕЧАЕТ РОСТ КОНКУРЕНЦИИ СО СТОРОНЫ АВТОТРАНСПОРТА В СВЯЗИ С УЛУЧШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ДОРОГ	43
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ СРЕДСТВ В РАМКАХ САРЕХ ФПК В 2020 Г. ПОЙДЕТ НА ЗАКУПКУ ВАГОНОВ	44
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ЗАПУСТИТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА С НОВЫМ КУПЕ И ПЛАЦКАРТОМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-БЕЛГОРОД.....	44
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ХОЧЕТ ТИРАЖИРОВАТЬ ПРОЕКТ «ДЕТСКОЕ КУПЕ», ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ СЕРВИС В 2020 ГОДУ	45
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК РАССЧИТЫВАЕТ В 2020 Г ВВЕСТИ НОВЫЕ КЛАССЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ В БЮДЖЕТНОМ СЕГМЕНТЕ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК РЕКОМЕНДУЕТ Пассажирам поездов указывать номер телефона на случай непредвиденных ситуаций.....	46
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.10.26; В ХЕЛЬСИНКИ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ДВА КОРАБЛЯ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА 1 МЛРД РУБ. ЗАЛОЖЕНЫ НА ВЕРФИ В ТАТАРСТАНЕ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО ПЕРЕДЕЛАЛО ТРИ ТАНКЕРА В МНОГОЦЕЛЕВЫЕ СУХОГРУЗЫ	47
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.10.28; ВЗЛЁДНАЯ ПОЛОСА: СЕВЕРНЫЕ АЭРОДРОМЫ СМОГУТ ПРИНИМАТЬ ТЯЖЁЛЫЕ САМОЛЁТЫ; АРМИРУЮЩИЕ СЕТКИ ПОЗВОЛЯТ СДЕЛАТЬ ВПП В АРКТИКЕ ВТРОЕ ПРОЧНЕЕ	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.10.28; ДОЛЕТИТ ЛИ ДРОН ДО ПОНЕДЕЛЬНИКА?; ЛЕГКИМ БЕСПИЛОТНИКАМ ЗАПРЕТИЛИ ЛЕТАТЬ БЕЗ УЧЕТНЫХ НОМЕРОВ	50
ТАСС; 2019.10.27; В РОССИИ ВСТУПИЛА В СИЛУ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ	51
РИА НОВОСТИ; 2019.10.26; ЧИСЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РОССИИ ДРОНОВ К 2021 ГОДУ ДОСТИГНЕТ 20-25 ТЫСЯЧ.....	52
ТАСС; 2019.10.25; В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО СТОИМОСТЬ АВИАКЕРОСИНА НЕ ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОГО ВЛИЯНИЯ НА АВИАРЫНОК.....	53
RNS; 2019.10.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЕРНУЛО НА ДОРАБОТКУ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ	54
ТАСС; 2019.10.26; СМИ: КИТАЙСКИЙ ARJ21 ВЫПОЛНИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС ДО ВЛАДИВОСТОКА	54
ТАСС; 2019.10.25; «АЭРОФЛОТ» В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ПО 20 МАРШРУТАМ В РФ И ЗА РУБЕЖ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; «ИРАЭРО» С 19 НОЯБРЯ ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ САРАТОВА В ЕКАТЕРИНБУРГ, МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ И СИМФЕРОПОЛЬ	55
RNS; 2019.10.25; NORWEGIAN AIR ОПРОВЕРГЛА ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ SUKHOI SUPERJET 100	56
ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФАС ЗАКОННО ПРОВЕРЯЛА ИРКУТСКИЕ ВЛАСТИ ПО ДЕЛУ О ВЫБОРЕ БЕЗ КОНКУРСА ИНВЕСТОРА ДЛЯ АЭРОПОРТА - РЕШЕНИЕ АПЕЛЛЯЦИИ.....	56
РИА НОВОСТИ; 2019.10.25; ПРИМОРЬЕ ПОТРАТИТ ОКОЛО 200 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКА	57

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2019.10.27; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОЗВОЛИТ СТРОИТЬ ЖИЛЬЕ БЛИЖЕ К АЭРОПОРТАМ; ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ РОСПОТРЕБНАДЗОРУ ОСЛАБИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УРОВНЮ ШУМОВ ОТ САМОЛЕТОВ

Дмитрий Медведев 15 октября поручил Роспотребнадзору сменить методику оценки уровня шума аэропортами. Об этом говорится в протоколе совещания у премьер-министра. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил федеральный чиновник и два человека, знающих о содержании от участников совещания. Уровень шума используется для определения границ приаэродромной территории, на которой ограничено строительство жилья.

По принятому еще при СССР и действующему до сих пор СанПиНу уровень воздействия оценивается по максимальному и эквивалентному шуму (средний уровень в течение дня или ночи). Если один из показателей превышен, то воздействие считается вредным для здоровья и нарушающим право жителей на благоприятную среду обитания. Допустимый максимальный шум днем составляет 70 дБ, ночью – 60 дБ, эквивалентный – 55 и 45 дБ соответственно.

Медведев поручил измерять уровень воздействия только по эквивалентному шуму, говорится в протоколе совещания.

До лета 2017 г. приаэродромной территорией были земли вокруг аэродрома в радиусе 30 км, строить здесь можно было только с разрешения Росавиации и при наличии заключения Роспотребнадзора о допустимом уровне авиашумов.

Летом 2017 г. губернатор Московской области Андрей Воробьев и вице-премьер Дмитрий Козак (тогда курировал строительство) пролоббировали поправки об изменении порядка установления приаэродромной территории. По новому порядку все аэропорты должны в течение года заново рассчитать приаэродромные территории, согласовать их в региональных администрациях и утвердить в Росавиации. Сейчас, спустя более чем два года после принятия закона, новые территории не установил почти ни один крупный аэропорт страны, в том числе не имеют их московские аэропорты.

«Аэропорты рассчитали территории с учетом санитарных норм по допустимому уровню шумового воздействия», – объяснял директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. Они «получились большими, что не устроило строительную отрасль и региональные власти».

Существует простой способ обеспечить застройку вокруг аэропортов: надо только изменить санитарные нормы по расчету шумового воздействия, а это всего лишь один приказ Роспотребнадзора, и эта тема всплывала на совещаниях, утверждает топ-менеджер одного из московских аэропортов. Но главный санитарный врач России Анна Попова отказывалась это делать без прямого указания, ссылаясь на то, что для изменения норм нужно проводить научные исследования, говорят топ-менеджеры двух аэропортов.

Как раз такое указание и поступило после совещания у **Медведева**. На исполнение поручения премьер-министр дал всего 10 дней, они истекли в прошлую пятницу, 25 октября. Роспотребнадзор задание выполнил. 24 октября служба опубликовала для общественного обсуждения проект приказа об оценке авиационного шума. Она должна производиться только по эквивалентному уровню, говорится в документе. На обсуждение проекта отводится всего семь дней.

При отказе от оценки по максимальному уровню шума приаэродромные территории московских аэропортов сокращаются в несколько раз. У «Шереметьево» по нынешнему

СанПиНу она составила бы 160 000 га, при оценке только по эквивалентному шуму – всего 45 000 га.

У «Внуково» территория сократится втрое – с 184 000 до 61 000 га. У «Домодедово» – сразу в 6 раз, с 298 000 примерно до 50 000 га. Данные привели «Ведомостям» сотрудники всех трех аэропортов.

Действующий СанПиН был принят после научных исследований. Сейчас ничего такого делать не планируется, говорят сотрудники двух московских аэропортов. «Получается, граждане внезапно стали здоровее и менее восприимчивы к шуму?» – недоумевает один из них.

Положения санитарных правил неактуальны, ограничения определяются по максимальному звуку при единичных пролетах самых шумных судов ночью, что влечет полный запрет на размещение жилой и социальной застройки, парирует представитель Воробьева. Шумовые подзоны аэропорта Шарля де Голля и Франкфурта-на-Майне, запрещающие жилую застройку, соответственно в 7,5 и 8,5 раза меньше, чем у «Шереметьево». Изменения санитарных норм принципиально важны для развития региона, в результате будут возведены десятки социальных объектов, расселено более 100 000 кв. м ветхого и аварийного фонда, добавляет представитель Воробьева.

Опасность изменений в том, что эквивалент – это средняя величина и зависит от интенсивности полетов. А она-то каждый год возрастает: если сейчас на определенной территории эквивалентный уровень в норме, то через несколько лет норма может быть превышена. Но дома к тому времени уже будут построены и распроданы, предупреждают два собеседника «Ведомостей». Трафик «Шереметьево» в январе – августе вырос на 13%, у «Внуково» – на 12%, у «Домодедово» – сократился на 6,3%.

К тому же в Европе в отличие от России нельзя производить взлеты и посадки ночью, напоминает менеджер московского аэропорта. По данным Всемирной организации здравоохранения, наибольший ущерб здоровью наносит пробуждение от авиашума ночью, а к этому приводят как раз максимальные уровни звука, даже если это происходит всего один раз за ночь, продолжает он. Здоровье людей размещают на интересы застройщиков, категоричен собеседник.

Пресс-секретарь **Медведева** Олег Осипов за комментариями направил в Роспотребнадзор. Представитель службы на запрос «Ведомостей» не ответил.

Представитель «Шереметьево» подтвердил данные «Ведомостей» о сокращении приаэродромной территории в случае изменения СанПиНа. В выпавшей из территории зоне объекты должны строиться с повышенной шумовой защитой, говорит он. Что-то не видно жилых комплексов с повышенной шумовой защитой, к тому же получается, что жители не должны выходить из домов, дети не должны гулять, недоволен сотрудник другого аэропорта.

«Внуково» будет действовать в рамках российского законодательства, если новые нормативные акты будут выверенными и учтут требования к безопасности полетов и права граждан на благоприятную среду обитания, от них все только выиграют», – говорит представитель «Внуково». На данный момент санитарно-эпидемиологические нормы предполагают расчет приаэродромной территории по эквивалентному и максимальному уровням шумов, мы следуем этим нормам, говорит представитель «Домодедово».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/10/27/814810-pravitelstvo-pozvolit-stroit>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.28; ПОДШИПНИКИ ВЫКАТИЛИ ПОПЕРЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ; ОГРАНИЧЕНИЯ ТЕПЕРЬ КОСНУТСЯ И ОАО РЖД

В день, когда **Минтранс** издал приказ об исполнении протокола Совета по железнодорожному транспорту, предписывающий перевод всего грузового парка РФ на кассетные подшипники, **Ространснадзор** потребовал от ОАО РЖД разобраться с

вопросом использования на сети роликовых подшипников с истекающим сроком службы. Это предостережение распространяется в том числе на все локомотивы и пассажирские вагоны (то есть на имущество самого ОАО РЖД), а также на парк сопредельных стран. В результате и участники рынка, и эксперты видят дополнительные риски невывоза грузов и их оттока на автотранспорт.

Форсированная замена на железнодорожной технике РФ роликовых подшипников на кассетные, которая, по решению Совета СНГ по железнодорожному транспорту, должна произойти с 1 января 2021 года, ускорила и расширила свой охват. **Минтранс** 25 октября издал приказ о принятии к руководству и исполнению протокола заседания совета, чем дал формальный старт процессу массовой смены подшипников на грузовых вагонах приписки РФ. Владельцы парка, оценивающие убытки в 200–300 млрд руб., выступали резко против, в том числе угрожая перерегистрацией парка в соседние страны, не поддержавшие решение (см. “Ъ” от 23 октября).

Вместе с тем перерегистрация, которую эксперты считали достаточно реалистичной, уже вряд ли поможет: 25 октября из **Ространснадзора** в ОАО РЖД поступило предостережение за подписью главы управления государственного железнодорожного надзора Александра Косарева, в котором отмечается «угроза безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, обусловленная нарушениями технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Суть в том, что на инфраструктуре используются роликовые подшипники, номинальный срок службы которых (три года) «истек или заканчивается в межремонтный период»: речь идет о подшипниках, выпущенных по сертификатам июля 2015-го — мая 2018 года.

В письме указывается, что безопасность движения обеспечивают владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители и другие участники перевозочного процесса, и ОАО РЖД предлагается принять меры по выявлению и приведению в соответствие с требованиями законодательства подвижного состава, укомплектованного перечисленными сериями подшипников. В **Ространснадзоре** не пояснили, что послужило причиной выпуска предостережения, а также указания партий, произведенных по сертификатам 2018 года, по которым, по логике, нормативный срок службы еще не истек. В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что рассмотрят документ «в установленном порядке».

Источник “Ъ” в отрасли пояснил, что, если до сих пор кампания по замене роликовых подшипников касалась только грузовых вагонов, с предписанием **Ространснадзора** она переходит на всех: роликовыми подшипниками укомплектованы и локомотивы, и пассажирские вагоны, и электрички, и путевая техника.

Таким образом, непосредственно затрагиваются интересы ОАО РЖД, которое ранее подпадало под риски замены лишь в части грузового парка, который подконтролен входящей в холдинг Федеральной грузовой компании (ФГК).

«Действия **Минтранса** выглядят желанием обогатить владельцев документации и производителей кассетных подшипников из стран НАТО, а также избранных отечественных производителей адаптеров под их установку,— уверяет источник “Ъ” на рынке.— А теперь они нанесут ущерб не только собственникам вагонов и грузовладельцам, но и ОАО РЖД». Ремонт или замена подшипников выполняются при ремонте колесной пары, который в основном выполняет ОАО РЖД. Соответственно, поясняет собеседник “Ъ”, убытки будут перевыставляться монополии, которую «просто завалят многомиллиардными исками». Кроме того, добавляет он, ОАО РЖД понесет прямые убытки и при переоборудовании всего локомотивного парка, пассажирских вагонов, парка ФГК, «Трансконтейнера» и т. д. «Ну, и заодно **Минтранс** передает большой привет всем коллегам колеи 1520, ведь их вагоны на территории РФ теперь тоже не соответствуют требованиям»,— подчеркивает источник “Ъ”.

Логика надзорных органов не очень понятна, соглашается глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Как аргумент в пользу замены на кассетные подшипники это предписание может сыграть роль, однако с точки зрения безопасности выпадает из логики предыдущих: в отличие от запретов эксплуатации серий крупного вагонного литья, ему не предшествовали крупные аварии с изломом боковых рам, и ситуация с подшипниками не выглядит критической и требующей столь жестких мер, замечает эксперт.

Более того, отмечает господин Бурмистров, в напряженной ситуации с погрузкой подобное решение создает дополнительное давление на погрузочный ресурс, особенно в преддверии традиционных для зимы проблем со смерзанием угля, и создается дополнительный риск невывоза грузов или их оттока на автотранспорт. В результате оно выглядит крайне несвоевременным и снижает воспринимаемый клиентами уровень надежности железнодорожного транспорта, подрывая работу ОАО РЖД по возврату грузов в сегмент, полагает эксперт. Перебоев с пассажирским движением, уверен он, железнодорожники не допустят, бросив на решение проблемы все ресурсы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4140714>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2019.10.28; ЗА ВРЕМЯ ДЕНЬГИ: УСТАНОВЛЕН ЦЕННИК ВСЕЙ ТРАССЫ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ; СТАЛА ИЗВЕСТНА ТОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО СКОРОСТНОЙ ДОРОГЕ М-11

«Известия» выяснили стоимость будущего проезда на легковом автомобиле по всей трассе М-11 Москва–Санкт-Петербург, сдать которую планируют в ноябре. Поездка обойдется в среднем в 1,3–2 тыс. рублей, следует из проекта приказа «Автодора». Цена будет зависеть от дня недели и наличия транспондера.

Дорогие выходные

Проект приказа госкомпании «Автодор» (управляет платными трассами) о тарифах на М-11 должен вступить в силу в ноябре. С документом ознакомились «Известия». В «Автодоре» подтвердили, что работают над сеткой тарифов.

Скоростная магистраль общей протяженностью 670 км (из них длина платных участков — 606,7 км) пройдет по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Стоимость строительства составила около 550 млрд рублей, пояснили в «Автодоре».

Сэкономить на многократном пользовании дорогой автомобилисты смогут за счет транспондеров — устройств, позволяющих оплатить проезд без остановки (их стоимость начинается от 1 тыс. рублей).

На разных участках — в зависимости от их протяженности — траты автомобилистов будут различаться. Например, доехать от Москвы до Твери в выходные можно будет за 870 рублей (в обход Твери дорога пока не построена), а от Твери до Петербурга — за 1150 рублей при условии расчета наличными.

— Решения по дифференциации тарифов позволяют распределять трафик на трассах наиболее эффективным образом. Нововведение коснется только легковых автомобилей 1-й категории (высотой до 2 м, а также мотоциклов. — «Известия»), — говорится в пояснительной записке к проекту приказа.

Для машин 2-й категории (среднегабаритные автомобили выше 2 м, в том числе с прицепом, пикапы, мини-фургоны) цена проезда от столицы до Санкт-Петербурга составит 2030 рублей, с транспондером — 1521 рубль. Водителям 3-й и 4-й категорий ТС, к которым относятся грузовики и автобусы, за проезд по маршруту Москва–Петербург по М-11 придется заплатить 2710 и 3980 рублей соответственно. При использовании транспондера с автомобилистов возьмут 2106 и 3188 рублей соответственно.

Дополнительный доход за счет повышения платы в субботу и воскресенье госкомпания планирует направить на развитие придорожной инфраструктуры и «пользовательских сервисов».

Самым дорогим останется головной участок М-11 — трасса из Москвы до аэропорта Шереметьево в обход Химок. Тарифы там устанавливает концессионер.

«Автодор» объясняет стоимость проезда высокими затратами на строительство: пять полос шириной 3,75 м каждая. При этом пользователям не стоит опасаться нового чрезмерного завышения тарифов, как это произошло несколько лет назад на участке концессионера, поскольку максимальный размер платы на участках компании регулируется законодательно — тариф для легкового ТС не может превышать 3,5 рубля за 1 км, пояснили «Известиям» в «Автодоре».

Поездка из Москвы в Петербург по новой трассе займет в среднем 5,5 часа. Путешествие на поезде обойдется в среднем в 1089–2410 рублей, на него придется потратить от 7 до почти 10 часов, говорится в презентации «Автодора». Дорога на скоростном «Сапсане» составит от 3,5 до 4 с небольшим часов, билет может стоить 2207–4700 рублей. При этом цена перелета между городами, по данным госкомпания, колеблется от 1607 рублей до 3105 рублей.

Для поездок на такие расстояния люди чаще всего пользуются железнодорожным транспортом либо ищут попутчиков, чтобы сэкономить, сказал «Известиям» первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал.

По мнению руководителя аналитического департамента АMarkets Артема Деева, заявленная стоимость проезда по М-11 оказалась не самой демократичной. Ценообразование закладывается на этапе строительства, поскольку стоимость работ по укладке дороги, амортизационные отчисления и расходы на ее содержание — основные статьи, формирующие ценник на проезд, добавил он.

Как обойти Тверь

М-11 станет платным дублером существующей М-10 «Россия» и позволит автолюбителям добраться от Московской кольцевой автодороги (МКАД) до примыкания к КАД вокруг Санкт-Петербурга. Новая трасса будет пересекать М-10 в шести местах с устройством разноуровневых транспортных развязок. Это позволит распределить транспортные потоки между двумя дорогами, пояснили в «Автодоре».

Строительство М-11 началось в 2012 году, а первый участок — с 15-го по 58-й км — ввели в строй в декабре 2014-го, инвестором выступала Северо-Западная концессионная компания. Весь проект разбит на четыре пусковых участка.

Изначально дорогу планировалось сдать к чемпионату мира по футболу – 2018, но затем сроки несколько раз сдвигались. Возникали проблемы с инвесторами и подрядчиками, но были и другие причины. Так, летом прошлого года на 663-м км в районе моста через реку Ижору подрядчики обнаружили археологический памятник. На место выехали ученые, и работы там пришлось приостановить до конца осени.

Пока не ясна ситуация с участком в обход Твери. В октябре прошлого года стало известно, что он будет сдан только после 2020 года. А в феврале нынешнего губернатор Тверской области Игорь Руденя сказал, что **Минтранс** согласовал начало работ по проектированию северного обхода города, но окончательные сроки сдачи объекта не определены.

По данным «Автодора», запуск движения по всей протяженности платной М-11, исключая обход Твери, намечен на вторую половину ноября. Новые цены на уже работающих участках должны вступить в силу уже в первый день месяца.

<https://iz.ru/936328/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/za-vremia-dengi-ustanovlen-tcennik-vsei-trassy-moskva-peterburg>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2019.10.27; НЕ СТОЙ ПОД ОКНОМ; С НОВОГО ГОДА КОММЕРЧЕСКИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ЗАПРЕТЯТ ПАРКОВАТЬСЯ ВО ДВОРАХ

Такси, автобусы, микроавтобусы и грузовики с 1 января 2020 года не смогут парковаться в жилой зоне. Им придется искать специальные стоянки.

Как напоминает **минтранс**, с нового года вступают в силу требования к парковкам для транспорта юрлиц и ИП. Они окончательно запрещают им оставлять транспорт в нерабочее время на территории общего пользования, застроенной многоквартирными домами, а именно во дворах.

Не бросать свои грузовики и автобусы на ночь где попало коммерсанты должны и сейчас. Требование о стоянке такого транспорта на отдельных парковках внесено в закон еще в 2017 году, но норма эта работает далеко не везде. Московские власти оборудовали специальные парковочные карманы для такси, а для большегрузов - платные стоянки как в черте города, так и за ее пределами.

Штрафа за размещение коммерческого транспорта вне спецстоянок пока нет. Но скоро появится, обещают в **минтрансе**. Параллельно с вступлением в силу требований к парковкам будет разработана и административная ответственность.

В то же время остается открытым вопрос, кто и за какие средства должен организовать спецпарковки для автобусов, такси, грузовиков. Как уточняет **минтранс**, обязанность органов власти регионов или местного самоуправления по организации таких парковок законодательством не предусмотрена. Поэтому все зависит от инициативы местной власти, и если она ничего не сделает, то проблема коммерческого транспорта станет головной болью исключительно водителей и собственников. Куда деваться, когда начнут выписывать штрафы или перемещать «Газели» на штрафстоянки?

«Пока вопросов больше, чем ответов, - отмечает автоэксперт Игорь Моржаретто. - Даже если появятся платные парковки, это станет дополнительной нагрузкой на бизнес».

<https://rg.ru/2019/10/27/s-novogo-goda-kommercheskim-perevozchikam-zapretyat-parkovatsia-vo-dvorah.html>

На ту же тему:

<https://govoritmoskva.ru/news/213759/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.10.27; СБАВИТЬ ОБОРОТЫ; МВД ДО 2 ДЕКАБРЯ ОТВЕТИТ: ВВЕДУТ ЛИ ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10-20 КМ/Ч

Председатель правительства **Дмитрий Медведев** поручил МВД проработать вопрос о целесообразности применения мер административной ответственности за превышение скорости на 10-20 километров в час.

Сейчас за нарушение скоростного режима до 19 километров в час никаких штрафов не предусмотрено. Однако на совещаниях по безопасности дорожного движения все чаще и чаще можно услышать доводы о том, что водители активно злоупотребляют этим обстоятельством, а это ведет к дорожно-транспортным происшествиям и гибели пешеходов.

В последний раз в середине октября на совещании по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» с инициативой снизить ненаказуемый порог с 20 до 10 километров в час напрямую к премьер-министру **Дмитрию Медведеву** обратился губернатор Вологодской области Олег Кувшинников. При этом говорил он о скоростном режиме в населенных пунктах. Глава региона также предложил снизить в них максимальную разрешенную скорость с 60 до 50 километров в час. Председатель правительства по итогам совещания поручил министерству внутренних дел при участии других заинтересованных ведомств изучить целесообразность введения штрафа за нарушение скоростного режима в пределах 10-20 километров в час. В кабмине

ждут заключение МВД до 2 декабря. В этот же срок МВД проанализирует причины роста смертности в ДТП в отдельных регионах и представит предложения для рассмотрения на проектом комитете по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

По просьбе регионов в правительстве снова оценят принципы наполнения региональных дорожных фондов. Губернатор Курской области Роман Старовойт на том же совещании снова поднял вопрос о справедливости транспортного налога, предложив использовать все современные технические средства, чтобы водители отчисляли в дорожные фонды справедливые платежи исходя того, сколько они ездят по дорогам.

Дмитрий Медведев поручил **министерству транспорта**, министерству финансов и министерству экономического развития проработать вопросы формирования региональных дорожных фондов и при необходимости представить до 15 апреля следующего года идеи по совершенствованию системы.

К регионам у главы правительства после совещания тоже остались претензии. В Екатеринбурге говорили об отставании ряда субъектов Федерации от плановых показателей. В частности, отмечен низкий уровень - менее 50 процентов - укладки верхних слоев дорожного покрытия в Забайкальском крае, Республике Крым, Сахалинской области, а также недостаточная доля контрактов жизненного цикла в отдельных регионах. Региональным властям рекомендовано принять безотлагательные меры, а **министерству транспорта** проанализировать причины, чтобы избежать повторения в будущем. Кроме того, губернаторам посоветовали до конца года заключить контракты на выполнение дорожных работ, предусмотренных в 2020 году.

<https://rg.ru/2019/10/27/mvd-proanaliziruet-prichiny-rosta-smertnosti-v-dtp-v-otdelnyh-regionah.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191025/1560228001.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.25; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ВЗЯЛСЯ ЗА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ СКОРОСТИ; ПРЕМЬЕР ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10–20 КМ/Ч

МВД и другие ведомства должны проработать вопрос «целесообразности» введения штрафа за превышение скорости на 10–20 км/ч. Соответствующее поручение, с содержанием которого удалось ознакомиться “Ъ”, дал премьер **Дмитрий Медведев**. В начале декабря органы власти должны представить доклад в правительство по этому вопросу. Глава правительства также поручил разработать меры по наказанию иностранцев, нарушающих ПДД, а также пересмотреть принципы формирования дорожных фондов, что может привести к изменению правил расчета транспортного налога.

Поручения органам власти премьер-министр **Дмитрий Медведев** дал по итогам совещания в Екатеринбурге, которое прошло на прошлой неделе. “Ъ” удалось ознакомиться с содержанием документа.

Превышение на 10–20 км/ч и нарушители иностранцы

МВД с участием «заинтересованных органов власти» и организаций должно «дополнительно проработать вопрос о целесообразности» введения штрафа за превышение скорости на 10–20 км/ч. К 2 декабря должен быть представлен доклад в правительство по этой теме.

Санкция за небольшое превышение скорости, напомним, не применяется с 2013 года. В 2014 году МВД разработало законопроект о возвращении штрафа, но до Госдумы он так и не дошел. В 2018 году тему эту поднял вице-мэр Максим Ликсутов на совещании в правительстве. Позже в ГИБДД заявили, что разработали законопроект со штрафом в 1,5

тыс. руб. за превышение скорости на 10–20 км/ч и 3 тыс. руб. за превышение на 20–40 км/ч, но документ никуда не внесли. Мнения по поводу возвращения санкции разделились: **Минтранс** и ГИБДД выступает за, «Единая Россия» — против. По мнению парламентариев сначала надо привести в порядок скоростные лимиты на трассах, исключив ситуации, когда на многополосной магистрали стоит знак «60».

Независимые эксперты также призывают разобраться с камерами, исключив злоупотребления в регионах, где комплексы ставят частные компании, работающие в рамках концессий и получающие доход от штрафных постановлений. В апреле вице-премьер **Максим Акимов** заявил, что «молниеносных» и не прошедших «проверку» решений приниматься не будет. В октябре на совещании в Екатеринбурге к теме предложил вернуться губернатор Вологодской области Олег Кувшинников. Помимо снижения порога ненаказуемой скорости с 20 до 10 км/ч он предложил также установить скоростной лимит в 50 км/ч в населенных пунктах. В открытой части заседания **Дмитрий Медведев** на инициативу никак не отреагировал, но поручил вопрос штрафа за 10–20 км/ч проработать. До уровня главы правительства данная тема ранее не доходила.

Премьер дал поручения и по ряду других тем, связанных с безопасностью движения и дорожным строительством.

МВД должно проанализировать причины роста смертности в ДТП в 17 регионах и представить в правительство предложения по решению проблемы к 2 декабря.

Минздрав, **Минтранс** вместе с субъектами должны в этот же срок проработать варианты «маршрутизации» доставления в больницы пострадавших в авариях, которые произошли на границах нескольких субъектов.

Об этой проблеме на совещании в Екатеринбурге говорил губернатор Курской области Роман Старовойт. «У нас есть очень протяженные регионы, случается ДТП на окраине региона, и мы вынуждены раненых везти в областной центр, а рядом с границей в другом регионе есть квалифицированное медицинское учреждение,— пояснил он.— Мы этим не пользуемся. Это нам, губернаторам, нужно подумать, разработать схему прикрытия и утвердить, с соседними субъектами эту историю отработать».

Как в регионах будут устанавливаться камеры по новой методике

Еще одна тема, попавшая в поручения,— это иностранцы-водители. МВД, **Минтранс**, Минюст, ФТС и ФСБ должны представить предложения по «обеспечению неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков» за нарушения ПДД. Речь идет о том, что владельцы машин на иностранных номерах нарушают под камерами и уходят от ответственности, так как у ГИБДД нет данных о владельце авто. «Ъ» рассказывал об этом еще в мае. Президент **Владимир Путин** ранее поручал правительству России найти решение этой проблемы до 1 февраля 2020 года. В развитие этого поручения вице-премьер **Максим Акимов** поручил МВД, ФТС, **Минтрансу**, ФСБ до 15 октября разработать «дорожную карту» необходимых мер. Теперь еще одно поручение на эту же тему дал господин **Медведев**. Пока готовится «дорожная карта» в качестве временного решения, ГИБДД поручила инспекторам останавливать машины с зарубежными номерами и оформлять на водителей все ранее зафиксированные камерами нарушения: в Москве эта практика уже применяется.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов в эфире «Ъ FM»:

Возня вокруг штрафа за превышение скорости на 10, а не на 20 км/ч, идет уже довольно давно, и в обществе идет довольно серьезная дискуссия на эту тему. Но практически независимые эксперты сходятся во мнении, что единственная выигравшая сторона от такого штрафа будет частные компании, которые владеют камерами.

Вся система дорожного движения у нас в стране уже адаптировалась к интервалу 20 км/ч, то есть когда дорожники создают схемы организации движения, они пишут 80 и держат 100 в уме. А если не штрафуемый порог будет 10 км/ч, это в итоге приведет к тому, что по всей стране будет неоправданно заниженный скоростной режим.

Во-вторых, к сожалению, сейчас водители не имеют ни одного инструмента, чтобы быстро и эффективно обжаловать неоправданно заниженные скоростные режимы. Наверняка все москвичи в курсе, что на хордах долгие годы был скоростной режим 60. И только недавно — видимо, для того, чтобы уж совсем до абсурда дело не доводить — там сделали скоростной режим 80, хотя он тоже занижен. И здесь, конечно, нужно к этому подходить не с позиции увеличения прибыли частных держателей камер фиксации, а все-таки с позиции здравого смысла.

Система фотовидеофиксации на текущий момент вызывает очень серьезное недовольство у водителей. И еще подливать масло в огонь, увеличивая в разы число штрафов, которые эта система будет выписывать — честно говоря, я не уверен, что правительство на это пойдет. Хотя в нашей стране может быть все.

Дорожная стройка и транспортный налог

Отдельный блок поручений касается **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, в рамках которого, напомним, планируется к концу 2024 года починить 50% всех региональных дорог. Первый год реализации **нацпроекта** показал, что многие регионы поздно проводят тендеры и начинают менять асфальт в августе-сентябре, хотя федеральные деньги доступны с начала года (в нынешнем году субъекты получили 106 млрд руб. на ремонт). **Дмитрий Медведев** рекомендовал главам регионов до конца **Минтранса**, Минфин, Минэкономики вместе с другими ведомствами и губернаторами должны «проработать вопросы» формирования региональных дорожных фондов, представив до 15 апреля 2020 года доклад в правительство. Эту тему на совещании в Екатеринбурге также поднял Роман Старовойт: по его мнению, странно, когда автовладелец, чья машина большую часть года стоит в гараже и не ездит, платит в дорожный фонд полный объем транспортного налога (такой же, какой платят таксисты и перевозчики с куда большими пробегами). Это «воспринимается населением как несправедливость», сказал господин Старовойт. «Если говорить по акцизу, мы видим, что растет количество газифицированного автомобильного транспорта и электроавтомобилей,— отмечал глава Курской области.— Со временем их будет больше, и нам нужно думать о создании какой-то справедливой системы формирования дорожных фондов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4135833>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Medvedev-poruchil-prorobotat-vvedenie-shtrafa-za-nebolshoe-previshenie-skorosti--2019-10-25/>

<https://ria.ru/20191025/1560224259.html>

<https://tass.ru/obschestvo/7046272>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.25; ПАССАЖИРЫ ПОПРОСИЛИ ДИТРИХА РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ С АВИАБИЛЕТАМИ ИЗ ДФО

Общероссийское объединение пассажиров направило министру транспорта России **Евгению Дитриху** письмо с просьбой принять меры в связи с отсутствием в продаже авиабилетов из городов Дальнего Востока в Москву на даты с 1 января 2020 года. Копия письма есть в распоряжении РИА Новости.

Госдума на пленарном заседании в четверг поручила комитету по транспорту и строительству запросить в **Минтрансе** информацию о мерах по решению проблемы отсутствия в настоящее время расписания и продажи билетов по направлениям в дальневосточные регионы компании «**Аэрофлот**» на даты после 31 декабря 2019 года.

«Просим Вас от лица пассажирского сообщества Дальнего Востока принять все необходимые действия для возобновления продажи билетов из городов ДФО в Москву и взять данный вопрос на личный контроль до полного решения», - говорится в письме.

В нем также отмечается, что в адрес объединения поступают многочисленные обращения от пассажирского сообщества, жителей регионов Дальневосточного федерального округа, которые сообщают, что с 1 января 2020 года нет в продаже авиабилетов из городов Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Магадан в Москву.

«Фактически сложилась ситуация, что более 4 миллионов жителей ДФО остались без прямого сообщения со столицей России», - отмечает объединение.

«Существует программа субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток и обратно, на которую ежегодно правительством РФ выделяются необходимые финансовые средства, но, учитывая обстоятельство закрытия полетов в 2020 году со стороны авиакомпании «Аэрофлот», реализация данной программы не представляется возможной», - говорится в письме.

<https://ria.ru/20191025/1560203289.html>

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/aeroflot-ostavil-bez-aviasoobshcheniya-bolee-chetyreh-millionov-zhiteley-dalnego-vostoka-137451.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.27; «ПОБЕДА» ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ГЕНПРОКУРАТУРЫ ПОДНИМЕТ ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ИЗ ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОПОРТОВ НА 5 ЕВРО ВМЕСТО 25

Авиакомпания «Победа» после вмешательства Генпрокуратуры РФ решила поднять цены на билеты из зарубежных аэропортов только на 5 евро вместо 25, сообщил «Интерфаксу» представитель компании.

Ранее в октябре московский городской суд поддержал требование транспортной прокуратуры отменить сбор за регистрацию пассажиров «Победы» в зарубежных аэропортах. Этот сбор в размере 25 евро компания ввела год назад, он взимался только на стойках в аэропорту - онлайн-регистрация на сайте перевозчика осталась бесплатной. Пассажиры рейсов, вылетающих из российских аэропортов, нововведение не коснулось: в РФ регистрация на стойке не является отдельной услугой, плата за нее включена в общие аэропортовые сборы и по умолчанию закладывается в стоимость билета.

«Победа» называла введение сбора вынужденной мерой: чтобы не повышать цены на перелет из-за аномального роста стоимости авиатоплива в прошлом году и снижения курса рубля. Кроме того, «Победа» ссылалась на мировую практику: неправильно включать в тариф услугу регистрации, если пассажиры могут это сделать сами и бесплатно.

Однако прокуроры убедили суд, что «предусмотренными нормами за указанную услугу дополнительная плата не взимается, и такое нововведение авиакомпании напрямую противоречит указанным положениям закона». После этого «Победа» сообщила, что «вынуждена включить в тариф стоимость регистрации клиентов в зарубежных аэропортах» и что, таким образом, стоимость билетов на все рейсы из заграницы с 28 октября вырастут на 25 евро. В Генпрокуратуре РФ в связи с этим заявили, что проведут дополнительную проверку компании.

«В зарубежных аэропортах, где за регистрацию каждого человека взимается сбор, на рейсах «Победы» можно было сэкономить: зарегистрироваться самостоятельно онлайн и не оплачивать услугу агента в аэропорту. Но нас обязали по умолчанию включить во все тарифы стоимость регистрации, даже для тех клиентов, кто зарегистрировался онлайн», - заявил представитель «Победы».

«Но это убивает философию «голового тарифа», когда вы платите только за перелет и отказываетесь от всего, что увеличит стоимость билета. Это бьет по самым экономным путешественникам. Поэтому мы просим наших клиентов продолжить регистрироваться онлайн, тогда мы поднимем тарифы всего на 5 евро и вместе оплатим регистрацию только тех, кто фактически воспользуется услугой агента», - добавил собеседник агентства.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191027/1560262733.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7049774>

<https://tass.ru/info/7050458>

ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУДИЯРОВ; 2019.10.28; ТРАНЗИТ ВЫХОДИТ НА РЕЛЬСЫ

Существующие и перспективные объемы торговли между странами Европы и Азии открывают для железных дорог России большие возможности роста трансконтинентального транзита

«Российские железные дороги» приступают к освоению транзитного потенциала, предоставляемого географическим положением нашей страны. По итогам прошлого года транзитные перевозки составили 23,7 млн тонн (см. график 1). Пока это меньше 2% общего грузооборота РЖД. Ниже мы рассмотрим основные проблемы, решение которых позволит серьезно увеличить эти показатели.

Сырье не в тренде

Транзитные перевозки грузов на сети РЖД подразделяются на две основные группы. Первая - обслуживание потребностей постсоветских республик Средней Азии, не имеющих собственного выхода к Мировому океану и потому при осуществлении своей внешнеторговой деятельности широко прибегающих к транзиту через Россию. Главным образом это экспорт сырьевой и околосырьевой продукции Казахстана - угля, нефти, черных металлов (см. график 2).

Вторая группа - собственно международный транзит между Европой и Азией, потоки более дорогостоящей продукции, в массе своей контейнеризированные.

Соотношение между этими группами неуклонно меняется. Если в 2010 году на сырьевую группу пришлось около 70% всего объема транзитных железнодорожных перевозок грузов в России, то к 2018 году значение этой группы снизилось примерно до половины всего объема (по массе) железнодорожного транзита - с пропорциональным ростом доли контейнерного транзита. Именно последний обычно и имеют в виду, говоря о транзитных перспективах железных дорог России.

Снижение доли сырьевого транзита было не только относительным, оно имело и абсолютное выражение: сократился сам объем транзитных перевозок по этой группе. Причины довольно простые.

Например, угольная отрасль Казахстана, в отличие от своих российских коллег, не демонстрирует экспортных рекордов, напротив, объемы поставок даже снижались, причем львиная их доля приходилась на Россию (см. график 3). Казахстан обладает обширными запасами угля, но расширение экспортных поставок сталкивается с проблемой географической удаленности от крупнейших экспортных рынков и, соответственно, с проблемой высоких транспортных издержек. Более того, недостаточное качество большинства казахстанских углей по зольности и теплотворности ограничивает экспортные возможности страны и заставляет использовать дисконтные цены на уголь.

В октябре этого года **замминистра** торговли и интеграции Казахстана Кайрат Торебаев заявил, что «российские коллеги согласились с нашими доводами относительно необходимости увеличения объемов экспорта, транзита и сокращения времени, упрощения выдачи разрешительных документов».

Точные объемные параметры еще неизвестны. Но ранее речь шла об увеличении примерно на 50 тыс. тонн в месяц, и то за счет поставок на Украину, состояние и перспективы экономики которой трудно назвать даже удовлетворительными. К тому же с 1 июля этого года Россия стала квотировать поставки угля и нефтепродуктов на Украину. Нефть, ранее бывшая одной из важнейших опор сырьевого транзита, все в большей степени утекает в нефтепроводы.

Что же касается черных металлов, то конфигурация металлургического комплекса Казахстана сформировалась еще в советское время, с тех пор принципиальных изменений (в производственном отношении) не претерпела и, судя по приоритетам, которые ставит правительство Казахстана в развитии своей экономики, едва ли претерпит.

Таким образом, сколько-нибудь существенного роста сырьевого транзита едва ли стоит ожидать.

Контейнеры в фаворе

Другое дело контейнерные перевозки, составляющие основу трансконтинентального транзита.

По данным Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), объем мировой международной торговли в контейнерах вырос более чем втрое, с 18 млн ДФЭ (двадцатифутовых эквивалентов) в 1998 году до 61 млн ДФЭ двумя десятилетиями спустя, по итогам 2018 года. В том числе перевозки контейнеров в сообщении между Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР) и Европой за тот же период увеличились более чем в четыре раза, с 6 до 25 млн ДФЭ.

Фактически по итогам 2018 года объем транзитных контейнерных перевозок на сети РЖД составил 0,55 млн ДФЭ. Эта цифра сама по себе является результатом бурного роста железнодорожного контейнерного транзита: еще в 2010 году его величина была более чем втрое меньше. Контейнерный транзит на железных дорогах России растет темпами, существенно опережающими как рост объемов железнодорожных перевозок вообще, так и рост мировой экономики. Правда, сами объемы пока, повторим, совсем небольшие.

Грузовую базу контейнерного транзита составляют товары с относительно высокой добавленной стоимостью: машинотехническая продукция, бытовая химия и косметика, товары народного потребления, такие как одежда и обувь, изделия из черных и цветных металлов, некоторые виды продовольственной продукции, бумага и еще ряд наименований готовой продукции (см. график 4).

В географическом разрезе основными источниками формирования грузовой базы транзитных контейнерных перевозок для железных дорог России выступают Китай (43%), Германия (13%), Польша (11%), Южная Корея (9%). Основные точки назначения транзитных контейнерных перевозок РЖД - это, опять-таки, Китай (32%), Польша (23%), Германия (12%).

Таким образом, основу транзитных контейнерных перевозок грузов на сети РЖД создают перевозки, обслуживающие торговлю между странами ЕС и АТР, потоки в направлении Восток - Запад.

В настоящее время у контейнерных транзитных грузопотоков есть одна основная точка входа/выхода на западе постсоветского пространства - это Брест в Белоруссии. И несколько основных точек на востоке, от морских портов и погранпереходов Дальнего Востока до станций Достык и Хоргос на казахстанско-китайской границе. Основным, наиболее грузонапряженным сейчас является казахстанский маршрут, охватывающий немногим менее половины всего объема контейнерного железнодорожного транзита через Россию. Для РЖД, как нетрудно догадаться, более интересны были бы маршруты, в максимальной степени проходящие именно через сеть железных дорог России, то есть в данном случае через Транссиб, с использованием портов и погранпереходов Дальнего Востока.

В перспективе ожидается развитие транзитных контейнерных перевозок по направлению Север - Юг, с возможностью подключения на это направление товаропотока между Индией и Европой. Но пока это только планы на будущее.

Суша, в бой!

Общая масса товарных поставок между Китаем и странами ЕС достигает колоссальной величины - почти 110 млн тонн в 2018 году, оценил Eurostat. Но на долю железнодорожного транзита из этой массы приходится жалкие крохи. Так, в структуре

импорта ЕС из Китая железнодорожный транзит смог отвоевать себе долю в 1,6% (см. график 5), в структуре экспорта - 1,2% (см. график 6).

Покажется парадоксальным, но объем железнодорожного транзита в сообщении между ЕС и Китаем - даже не в денежном, в физическом выражении - сейчас уступает объему перевозок грузов между ними авиационным транспортом!

Такая же ситуация наблюдается во внешнеторговом сообщении ЕС с Японией и Южной Кореей, где на железнодорожный транспорт пришлось 0,7% (см. график 7) и 0,9% (см. график 8) объема торговли (в физическом выражении) соответственно.

Таким образом, у железных дорог России теоретически есть еще колоссальный объем пока не охваченной, но потенциально привлекаемой на железнодорожный транспорт грузовой базы.

Выбор грузоотправителем способа доставки зависит от того, с какими временными и стоимостными затратами (стоимостью доставки) это будет сопряжено. При этом затраты времени сами могут быть оценены в стоимостном выражении и стать важным аргументом в пользу того или иного вида транспорта.

Поясним ситуацию на простом примере. Железнодорожный транспорт существенно проигрывает морскому по цене. Например, для маршрута Шанхай - Гамбург, как сообщают в своем исследовании австрийский исследователь Ганс-Йоахим Шрамм и его китайский коллега Сюй Чжан, полная стоимость доставки составит 6400 долларов за сорокафутовый контейнер (СФЭ) для железнодорожного транспорта и 2400 долларов - для морского. При этом по срокам доставки все обстоит с точностью до наоборот: железнодорожный транспорт при использовании контейнерных поездов (как следует из расписания Китайской железнодорожной контейнерной транспортной компании, CRCT) может уложиться в 15 суток, а доставка груза морем (как следует из данных лидера глобальных морских перевозок датской Maersk) займет до 35 суток «напрямую» и 45 суток по реальному расписанию (с заходом в промежуточные порты по маршруту следования).

При этом в течение всего срока доставки в перевозимом грузе как бы заморожен капитал, который имеет стоимость (выражаемую в банковском проценте). Чем быстрее осуществляется перевозка груза - тем меньше стоимость замороженного капитала.

Такую же заморозку капитала можно наблюдать при необходимости хранения груза и комплектования транспорта (поезда или судна). Так, если железнодорожный контейнерный поезд оперирует десятками контейнеров (в пределах 71 на железных дорогах России), то средняя вместимость судна-контейнеровоза на маршруте Азия - Европа, как сообщает Review of Maritime Transport 2018, составляет сейчас 15 тыс. ДФЭ.

В конечном счете, как указывают в консалтинговой компании BCG, с учетом стоимости оборотного капитала доставка грузов железнодорожным транспортом становится экономически целесообразной, если их удельная стоимость превышает 13,5 долл./кг. Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ) оценивает точку равноэффективности чуть ниже, на уровне 10 долл./кг. Под заданные рамки попадает широкий круг машинотехнической продукции, товаров народного потребления, готового продовольствия.

Что дают эти отметки равной эффективности доставки? Если произвести расчет удельной стоимости грузов в торговле ЕС с Китаем за 2018 год в зависимости от используемого вида транспорта, то становится видно, что для железных дорог этот показатель составляет 12-13 долл./кг, для авиационного транспорта удельная стоимость товара также уходит в заоблачные дали, а вот для морского транспорта пребывает в пределах 3- 4,7 долл./кг (см. график 9).

Это означает, что далеко не весь торговый оборот Европы и АТР может рассматриваться как потенциальная грузовая база. Но при переходе к отдельным товарным группам становится видно, что потенциал привлечения есть. Скажем, для того же потока в

сообщении между Китаем и Европой при пороге отсечения 13,5 долл./кг укладываются свыше 8,6 млн тонн, при пороге отсечения 10 долл./кг - до 16 млн тонн. В экспортных поставках из ЕС в Китай эти показатели составят соответственно 4,1 и 4,2 млн тонн. Вот эти цифры - 10-15% существующего товарооборота - могут рассматриваться как потенциально привлекаемая на железнодорожный транспорт транзитная грузовая база.

И точно так же есть большой потенциал привлечения дополнительного объема грузов в сообщении ЕС с Японией и Южной Кореей.

Подводные камни сухопутной дороги

А к потенциалу привлечения на железнодорожный транспорт части уже существующего грузопотока следует добавить возможность увеличения грузовой базы транзитных перевозок за счет роста самого объема торговли между рассматриваемыми странами.

Президент России **Владимир Путин** поставил задачу увеличить железнодорожный контейнерный транзит к 2024 году в четыре раза по сравнению с 2017 годом, то есть с 0,4 до 1,65 млн ДФЭ. При существующих параметрах загрузки контейнеров в транзитном сообщении это эквивалентно примерно 8 млн тонн дополнительных транзитных грузов, что, как было показано выше, может быть обеспечено только за счет привлечения с моря на железные дороги части существующего грузопотока в сообщении между Китаем и Европой.

Международный союз железных дорог в 2017 году оценил перспективный объем железнодорожного транзитного сообщения между Европой и Азией в 1,3 млн ДФЭ (по базовому сценарию) или 1,5 млн ДФЭ (по оптимистическому сценарию) к 2027 году.

Однако решение этой задачи требует повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Ганс-Йоахим Шрамм и Сюй Чжан приводят перечень основных проблем, встающих при организации трансконтинентальных железнодорожных транзитных перевозок. Во-первых, законодательное окружение, в первую очередь таможенное регулирование, которое эксперты называют главным препятствием для развития железнодорожного транзита. Во-вторых, различия в ширине колеи: 1520 мм в России и на постсоветском пространстве против 1435 мм в Китае и большинстве стран Европы. При этом, как утверждают эксперты, вагонные тележки с автоматической сменой ширины колеи в принципе существуют, но не получили пока широкого распространения. И в-третьих, проблемы создает различная составность контейнерных поездов: например, 40 СФЭ в Китае против 71 СФЭ в России, что вынуждает железнодорожников помимо смены ширины колеи заниматься еще и реформированием составов.

С другой стороны, в Евразийском банке развития (ЕБР) сообщают, что барьеры в виде различной ширины колеи и таможенного оформления не столь принципиальны для развития железнодорожного транзита: перегрузка контейнеров или смена колесных пар занимает в среднем в пределах шести часов, таможенное оформление в ЕАЭС - не более четырех часов. Однако аналитики ЕБР отмечают проблемы различной составности поездов по маршруту транзитных перевозок между Европой и Азией. Так, если в России поезд состоит из 71 условного вагона (994 м), то в Белоруссии - 57- 65 вагонов (не более 910 м), а железнодорожная инфраструктура Польши ограничивает предельную длину поезда 600 м (это порядка 43 вагонов), что вынуждает проводить многочисленные реформирования поездов. Кроме того, ЕБР акцентирует внимание на низкой скорости движения грузовых поездов в ЕС: если в России участковая скорость движения поездов превышает 40 км/ч, то в Польше это порядка 18 км/ч. А это недоиспользование основного конкурентного преимущества железных дорог по сравнению с морским транспортом.

В принципе, благодаря организации регулярных контейнерных поездов, развитию железнодорожной инфраструктуры железнодорожникам удалось за последние годы добиться значительного прогресса в конкурентоспособности трансконтинентального железнодорожного транзита. Как отмечает научный сотрудник и директор проекта

«Воссоединение Азии» американского Центра международных и стратегических исследований (CSIS) Джонатан Хиллман, с 2006 по 2017 год стоимость доставки грузов из Шанхая в Гамбург железнодорожным транспортом снизилась с 8500 до 6400 тыс. долларов за СФЭ, в то время как стоимость доставки морем за тот же период сократилась значительно меньше - с 2700 до 2400 тыс. долларов за СФЭ. При этом по срокам доставки тенденция наблюдалась прямо противоположная. Если средний срок доставки морем вырос почти на пять суток, то железнодорожникам удалось добиться потрясающего ускорения - 16 суток в 2017 году против 47 суток в 2006-м.

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» предусматривает дальнейшее ускорение сроков доставки транзитных контейнерных перевозок. На направлении Европа - Западный Китай (через Казахстан) - с 3,2 до 1,6 суток к 2024 году, на направлении Запад - Восток (через Транссиб) - с 8,9 до 7 суток. Ускорение перевозок еще больше повысит привлекательность железнодорожного транспорта и, как следует из выше приведенных выкладок, еще ниже опустит пороговое значение удельной цены товара, при которой его целесообразнее возить морем. То есть в конечном счете все это еще больше увеличит потенциальную грузовую базу транзитных перевозок на железнодорожном транспорте.

Однако следует понимать, что усилий одной лишь России для повышения конкурентоспособности трансконтинентального транзита мало. Так, в соответствии с расчетами ИЭРТ, проведенными в 2016 году, при перевозке груза из южнокорейского Пусана до Берлина доля России в издержках грузоотправителя составила бы от 18 до 58% (в зависимости от маршрута). Поэтому задача повышения конкурентоспособности трансконтинентального железнодорожного транзита требует слаженной работы различных государств по пути прохождения маршрута транзитных трасс. Что, в принципе, может быть обеспечено в рамках согласованного развития так называемых международных транспортных коридоров (МТК).

Международный транспортный коридор - это комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенных для концентрации в них международных транзитных перевозок с минимальными сроками доставки грузов, с высокими эксплуатационными и экономическими показателями. МТК отвечает международным техническим параметрам. Маршрут коридора проходит по кратчайшему расстоянию между грузообразующими и грузопогашающими центрами.

«Международный транспортный коридор, конечно, бюрократическое понятие, но за ним стоит грузовая база конкретных предприятий, - поясняет председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павел Иванкин. - В рамках коридоров реализуются сквозные бесшовные технологии, которые могут значительно сократить обработку грузов на пограничных пунктах».

Один пояс - или не один?

Говоря о развитии транзитных перевозок, нельзя обойти стороной околополитические проекты в этой области.

Во-первых, конечно, нельзя не упомянуть китайский проект «Один пояс - один путь». Строго говоря, эта инициатива объединяет два проекта - «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI века». Нас по понятным причинам интересует первый из них.

Идея проекта была выдвинута главой Китая Си Цзиньпином в Астане в 2013 году. Си выделил несколько задач, которые должен решить этот проект, среди них - строительство единой трансасиатской транспортной инфраструктуры. По словам представителей китайской стороны, к проекту может подключиться 67 государств, население которых составляет 63% мирового. Ориентировочные сроки реализации проекта - тридцать лет.

Однако уже сейчас, задолго до истечения этих тридцати лет, отчетливо виден грандиозный масштаб проекта. Китайские банки и финансовые организации уже вложили в проекты в рамках «Одного пояса - одного пути» свыше 90 млрд долларов. К 2027 году, по оценке банка Morgan Stanley, инвестиции достигнут 1,3 трлн долларов. В случае успеха это будет настоящий китайский «план Маршалла», и, подобно своему предшественнику, он в такой же степени может укрепить международное положение Китая.

Собственно, «Один пояс» настолько слился с внешней политикой Китая, что в 2017 году упоминание о нем было добавлено в устав КПК, а американская сторона уже открыто называет его угрозой для интересов США.

В чем стоит согласиться с «западными партнерами», «Один пояс» действительно является инструментом продвижения китайской экономической экспансии, а за ней и политического контроля. За недолгий срок своего существования инициатива «Один пояс - один путь» уже стала фигурантом ряда скандалов.

Так, долги Шри-Ланки перед Китаем (восемь миллиардов долларов) обернулись для нее передачей в аренду китайцам на 99 лет стратегического порта Хамбантота. Схожую судьбу пророчат порту Момбаса в Кении. С большими финансовыми проблемами из-за обслуживания долгов перед Китаем столкнулся Пакистан: как опасаются индийские эксперты, ценой решения этих проблем будет в том числе создание китайской военно-морской базы на берегу Аравийского моря, что может позволить китайцам контролировать нефтетрафик из Персидского залива.

Замбия вследствие долга в восемь миллиардов долларов уверенно идет на пути превращения в китайский протекторат. Причем начиналось все с привлечения средств в строительство железной дороги, которая теперь будет принадлежать китайцам, как и полезные ископаемые этой страны, для вывоза которых строилась дорога (подробнее о мегапроекте Китая см. «Под маской благодетеля», «Эксперт» № 7 за 2019 год).

С другой стороны, если подходить к сотрудничеству с китайцами рационально, без излишнего оптимизма, из попыток китайской финансовой экспансии можно извлечь выгоды в виде инвестиций в развитие промышленности и транспортной инфраструктуры на территории России. Например, с Фондом Шелкового пути уже успешно сотрудничают структуры Леонида Михельсона - химическая компания «Сибур» и газодобывающая «НоваТЭК».

Разумеется, чтобы не попадать в африканско-ланкийские приключения, это должны быть конкретные, хорошо обоснованные проекты с понятной экономикой.

« Логистика зависит от объемов, их наличие является главным стимулятором. Декларирование проекта без грузов не позволит найти инвестиции в развитие », - отмечает Павел Иванкин.

Во-вторых, нельзя не отметить, что китайская инициатива не единственная в своем роде. Так, 27 сентября этого года Япония и ЕС подписали инфраструктурное соглашение о координации транспортных, энергетических и цифровых проектов, связывающих Европу и Азию. Это инфраструктурное соглашение продолжает курс на сближение экономик, заданный подписанным в прошлом году соглашением об экономическом партнерстве между ЕС и Японией.

По оценке Еврокомиссии, заключенные соглашения уже в среднесрочной перспективе будут стимулировать рост экспорта ЕС в Японию на 13% и рост импорта ЕС из Японии на 23%. Для сравнения: за посткризисный период 2010-2018 годов объем взаимной торговли между ЕС и Японией не демонстрировал тенденции к устойчивому росту, колеблясь в пределах 150-170 млрд долларов в год (см. график 10). То есть эти проекты могут принести участникам соглашения ощутимые экономические результаты.

В рамках инфраструктурного соглашения предполагается реализация ряда (еще не определенного) инфраструктурных проектов, главным образом в Азии. Проекты получают поддержку гарантийного фонда ЕС в размере 60 млрд евро.

Фактически инфраструктурное соглашение заключено в пику китайским проектам развития инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс - один путь». Брюссель и Токио беспокоит усиление влияния Китая как на транзитных маршрутах перевозок грузов в сообщении между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, так и следующее из экономической экспансии усиление политического влияния Пекина в Азии и Африке.

При подписании соглашения президент Еврокомиссии Жан-Клод Юнкер пообещал помочь построить инфраструктуру «без горы долгов» или опоры «на одну страну», а это прозрачный намек на Китай.

Теоретически здесь тоже можно было бы поискать какие-то возможности для инвестиций в развитие транспортнологистической инфраструктуры и привлечения на железнодорожный транспорт части товаропотока в сообщении между Японией и ЕС.

ТАСС; 2019.10.25 ;ЕДИНСТВЕННАЯ НА ЯМАЛЕ ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ ОБЬ ЗАКРОЕТСЯ 27 ОКТЯБРЯ

Единственная паромная переправа через реку Обь в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), действующая между городами Салехард и Лабытнанги, прекратит свою работу до следующей навигации с 27 октября. Об этом в пятницу сообщил региональный департамент транспорта и дорожного хозяйства.

«Движение паромов прекратится 27 октября в 24:00», - говорится в сообщении.

Летом из Салехарда в Лабытнанги и обратно можно добраться на пароме, зимой - по ледовой переправе (зимнику), а в межсезонье - с помощью вездеходов на воздушной подушке и вертолетов.

В департаменте уточнили, что для перевозки пассажиров вертолетами рейсы будут осуществляться при загрузке борта не менее 50% на круговой рейс.

В прошлом году паромная переправа через Обь закрылась 6 ноября. Движение паромов обычно возобновляется в конце мая.

<https://tass.ru/ural-news/7045389>

ТАСС; 2019.10.25; ПОСОЛ РФ: РОССИЯ ГОТОВА ПОМОЧЬ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ МОЗАМБИКА

РФ и Мозамбик могут заключить ряд сделок по реконструкции транспортной инфраструктуры в этой африканской стране. Об этом сообщил в интервью ТАСС посол России в Мозамбике Александр Суриков.

«В ходе саммита [Россия - Африка] велись переговоры о возможности реализации сотрудничества по реконструкции ряда транспортных объектов. В Мозамбике есть большое количество портов, железные дороги, которые нуждаются в обеспечении новым оборудованием, новыми транспортными средствами. Я уверен, что на этом направлении у нас будут прорывы», - сказал он, отметив, что конкретных сделок пока не заключено.

Дипломат добавил, что российские компании договариваются о соглашениях с Мозамбиком в области разведки и добычи углеводородов и строительства энергетических объектов. «Это и ГЭС, и генерирующие мощности на газе, и мощности по передаче электроэнергии. Идет согласование документов по поставке в Мозамбик российского транспортного оборудования», - пояснил он.

По словам Сурикова, африканская страна, помимо энергоресурсов, может предложить сотрудничество в выращивании тропических сельхозпродуктов на своей территории, а также транзитные возможности.

«Это одна из беднейших стран мира <...> Побережье Мозамбика - почти 2500 км с юга на север - это побережье Индийского океана. Оно имеет несколько портов, соединенных железной дорогой с центральной частью Африки: с Зимбабве, Замбией, Конго, Ботсваной. Поэтому российские поставки машин, оборудования для разработок в соседних странах

тоже могут использоваться, территория Мозамбика может использоваться для транспортного обеспечения этих проектов», - рассказал посол.

<https://tass.ru/ekonomika/7044632>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2019.10.28; АРАБСКАЯ DP WORLD И РФПИ ПООБЕЩАЛИ ВЛОЖИТЬ \$2 МЛРД В РОССИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ ЗА ДОЛЮ В FESCO; ИДЕТ БОРЬБА ЗА ПОСЛЕДНИЙ КРУПНЫЙ АКТИВ БИЗНЕС-ИМПЕРИИ МАГОМЕДОВЫХ

Подконтрольный правительству Объединенных Арабских Эмиратов портовый оператор DP World в консорциуме с РФПИ вновь претендует на покупку Fesco (ПАО «Дальневосточное морское пароходство»), которая владеет портом во Владивостоке, железнодорожными операторами и большим парком контейнеров и фитинговых платформ, рассказали «Ведомостям» три человека, близких к разным крупным акционерам Fesco, человек, который знает об этом от нескольких участников переговоров, и федеральный чиновник.

Предыдущую заявку на Fesco арабы и РФПИ подали в 2017 г., но правительственная комиссия по иностранным инвестициям не согласовала сделку. Как объясняла председатель совета директоров Fesco Лейла Мамедзаде, согласование требовалось, поскольку Владивостокский морской торговый порт – стратегический объект. «Этот актив Fesco – бриллиант и конкурентное преимущество, главные ворота Дальнего Востока, остальное – наживное», – говорит один из бывших топ-менеджеров компании Fesco.

Переговоры о покупке Fesco возобновились, и партнеры, РФПИ и DP World, готовы улучшить предложение: по завершении сделки вложить \$2 млрд в российские логистические проекты, рассказали два человека, близких к разным акционерам Fesco, человек, который знает об этом от нескольких участников переговоров, и федеральный чиновник. РФПИ и DP World еще в начале 2016 г. создали совместное предприятие DP World Russia, но до проектов дело не дошло. Сейчас они намерены инвестировать в инфраструктуру через саму Fesco, говорит человек, который знает об этом от нескольких сторон переговоров.

Президент **Владимир Путин** недавно поручил проработать вопрос, есть шанс получить согласие комиссии, говорит человек, который знает об этом от нескольких участников переговоров, и подтверждает один из чиновников. Представитель президента предложил задать вопрос самой компании. Представитель ФАС подтвердил, что ходатайство о покупке Владивостокского порта и флота находится на рассмотрении – оно продлено, ФАС должна была получить актуализированные сведения до 26 октября 2019 г. Произошло ли это, представитель ФАС обещал сказать в понедельник.

Основные владельцы Fesco – «Сумма» Зиявудина Магомедова (32,5%), GHP Марка Гарбера (23,8%), TPG (17,4%), остальное – в свободном обращении. Выручка компании за 2018 г. – 57 млрд руб., EBITDA – 10,6 млрд руб., на 36% больше, чем в 2017 г.

У инвесторов впервые появился шанс сразу получить контроль: продаются все три пакета крупных акционеров, рассказали три человека, близких к акционерам Fesco, и человек, который знает об этом от разных сторон переговоров. Пока никакой сделки нет, сказал «Ведомостям» Гарбер, а от дополнительных комментариев отказался.

Рыночная капитализация Fesco гораздо меньше обещанных после сделки \$2 млрд – всего 16,2 млрд руб. (\$250 млн). РФПИ и DP World планируют строить логистическую инфраструктуру, в том числе транспортно-логистические центры (ТЛЦ), замечает человек, который знает об этом от разных сторон переговоров. Смысл инвестировать в инфраструктуру есть: современные ТЛЦ предполагают строительство сухих терминалов, а это единственное, чего остро не хватает Fesco, говорит бывший ее сотрудник, создавать сеть сухих терминалов первым делом будет любой покупатель Fesco.

Юридически обязывающих механизмов инвестировать \$2 млрд после сделки нет, может быть только понятийное – либо межправительственное соглашение России и ОАЭ декларативного характера, говорит партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин.

Другие инвесторы тоже интересуются Fesco, сообщили три человека, близких к акционерам, но инвесторов не назвали. Обсуждается объединение Fesco и «Трансконтейнера», говорит человек, близкий к одному из акционеров, и человек, который знает это от нескольких участников переговоров. Аукцион «Трансконтейнера» состоится в конце ноября, на него заявили Роман Абрамович с Александром Абрамовым, Владимир Лисин и группа «Дело» Сергея Шишкарева. Однако число претендентов может увеличиться. РФПИ и DP World обсуждают участие в этом аукционе, говорил в сентябре гендиректор РФПИ Кирилл Дмитриев (подать заявку можно до середины ноября). Абрамовичу и Абрамову Fesco может быть интересна сама по себе, а Лисину – вместе с «Трансконтейнером», говорит человек, близкий к акционеру Fesco.

Рыночная капитализация хорошо отражает стоимость Fesco, считает инвестор в железнодорожные активы, премия – максимум 50%. Fesco нужно оценивать с большой премией к котировкам, говорит человек, близкий к одному из акционеров: она работает в растущем сегменте контейнерных перевозок и находится на растущем направлении этого сегмента. После того как Fesco продала долю в «Трансконтейнере», коэффициент долга к EBITDA у нее стал ниже 3, замечает он. Цена не слишком связана с рынком, согласен человек, близкий к другому акционеру. Бывшему владельцу Fesco Сергею Генералову в 2012 г. удалось продать ее контрольный пакет за \$1,2 млрд, сказали «Ведомостям» два человека, близких к участникам той сделки, и знакомый Генералова. Вдвое дороже рыночной стоимости – именно из-за ожидания поглощения «Трансконтейнера», объясняет один из знакомых Генералова.

Представители РФПИ, DP World и группы «Дело» не ответили на запрос, представители TRG, Абрамовича и Лисина, адвокаты Магомедова отказались от комментариев.

Fesco более диверсифицирована, чем «Трансконтейнер», у нее потенциал развития не ограничен контейнерами, комментирует партнер PwC Михаил Баженов: сухие и морские терминалы, подвижной состав и флот, сервис «Транссиб за 7 суток», инвестпроекты, связанные с перевалкой и транспортировкой угля из Монголии.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/27/814823-arabskaya-dp-world>

ТАСС; 2019.10.25; УЗБЕКИСТАН ЗАИНТЕРЕСОВАН В РОССИЙСКОМ ОПЫТЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Узбекистан заинтересован в развитии международных транспортных коридоров, в том числе реализуемых Россией проектов «Европа - Западный Китай» и «Север - Юг». Об этом ТАСС рассказал первый **заместитель министра** инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан Лазиз Кудратов на полях XII Евразийского экономического форума.

По его словам, Узбекистану интересны проекты создания автокоридоров в рамках международных транспортных маршрутов «Европа - Западный Китай» и «Север - Юг». «Оба направления нам интересны, потому что Узбекистан может воспользоваться этими коридорами для продвижения своей продукции на мировые рынки», - сказал Лазиз Кудратов.

Он напомнил, что Узбекистан не имеет прямого выхода к морю и для доступа к морским портам товарам из страны необходимо пересекать границы еще двух государств. «Инициативы, которые помогут Узбекистану выходить кратчайшим путем к морским портам, нам выгодны, и мы всегда будем их поддерживать», - сказал он.

Программа трансформации

Выходы на новые рынки Узбекистан ищет, реализуя масштабную программу экономической трансформации страны. После избрания президентом Шавката Мирзиёева

была принята новая стратегия развития до 2021 года. «В рамках этой стратегии уже отменены ограничения на валютном рынке, проведены налоговые, таможенные реформы», - перечисляет Лазиз Кудратов. Преобразования затрагивают все аспекты жизни, главная их цель - построение рыночной экономики и улучшение жизни населения. Реформы уже позволяют привлекать в страну иностранные инвестиции. «В ходе форума мы обсуждали целый ряд конкретных проектов и видим, что итальянские компании заинтересованы в инвестициях в химию и нефтехимию, производство строительных материалов, легкую промышленность», - говорит первый замминистра. И, хотя бывший премьер-министр Италии и экс-глава Еврокомиссии Романо Проди, выступая на форуме в Вероне, отметил, что мировая экономика движется вспять, а торговля все больше фрагментируется, закрываясь барьерами, Лазиз Кудратов отмечает, что для Узбекистана и других развивающихся стран такая ситуация скорее окно возможностей, которым нужно успеть воспользоваться.

Необходимость инфраструктуры

Развитие стран сегодня невозможно без развития инфраструктуры, и, как отмечает Лазиз Кудратов, для Узбекистана критически важны развитие железнодорожного и автомобильного транспорта. Один из таких проектов - автодорога от западной границы с Казахстаном, далее в сторону Каспийского моря с дальнейшим выходом к портам Черного моря. Также инициирован проект строительства железной дороги, которая соединит Китай и Узбекистан через территорию Киргизии. «Есть планы по строительству трансафганских коридоров для выхода к южным морям, - говорит Кудратов. - Прилагаем усилия, чтобы максимально быстро их все реализовать».

Российское участие

Российские компании уже активно вовлечены в транспортное строительство в Узбекистане. Так, РЖД в следующем году планирует электрификацию линии Бухара - Ургенч - Хива. «Мы будем заинтересованы и в опыте России по строительству ВСМ (высокоскоростных ж/д магистралей)», - отмечает Кудратов. Но пока в России эти проекты только прорабатываются. При этом Узбекистан уже использует испанские локомотивы Talgo, развивающие скорость до 250 км/ч. Пассажирское сообщение с их использованием уже налажено между Самаркандом, Ташкентом, Бухарой и Карши.

Но не только скорость определяет востребованность транспортных коридоров, но и их прозрачность. Узбекистан вместе со странами СНГ и ШОС идет по пути цифровизации международной торговли. «Внедрение информационных технологий направлено на повышение прозрачности, повышение оперативности и эффективности всех процессов, - говорит Кудратов. - К примеру, проект электронной таможни позволяет экспортерам или импортерам в режиме онлайн уже на этапе формирования груза отправить всю информацию, чтобы к моменту прихода груза все уже было оформлено». У российских компаний в этой сфере сильные позиции.

Кроме того, на основе российской ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» в Узбекистане планируют создать систему экстренного реагирования при ДТП. Но речь не только о торговле. Принципы онлайн-управления внедряются во всех сферах, добавляет Кудратов. «Это и электронное правительство, уплата налогов, услуги для бизнеса, все вопросы, максимально упрощающие взаимодействие государства и бизнеса в режиме онлайн», - говорит он.

Национальный опыт

Преобразования, идущие в Узбекистане, очень похожи на шаги, предпринимаемые в России в рамках национальных проектов. «Конечно, мы внимательно и комплексно смотрели и на российский опыт, и на зарубежный, как европейский, так и азиатский, и американский», - отмечает Кудратов.

Как и в России, по всем основным направлениям: от образования и здравоохранения, до развития предпринимательства и инфраструктуры сформулированы конкретные цели,

объемы финансирования. Для всех чиновников, от рядовых сотрудников до министров установлены показатели достижения результатов (KPI), отслеживается выполнение программ через специальный программный комплекс проектного управления. «И мы видим, что такой подход дает свои результаты: повышается прозрачность, подотчетность правительства перед населением, перед бизнесом», - говорит он.

<https://tass.ru/ekonomika/7047552>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.10.26; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОГО УЧАСТКА ЦКАД МОГУТ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 Г.

Строительство московского участка ЦКАД могут завершить в 2021 г., об этом сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Надеемся, что московский участок ЦКАД будет открыт в 2021 г. Мы очень хотим, чтобы наши коллеги из **Росавтодора** в 2021 г. полностью закончили участок на территории Москвы и сделали развязки. Там порядка 21 км ЦКАД идет по территории Москвы и три серьезных пересечения - с Киевским, Калужским и Варшавским шоссе», - сказал М.Хуснуллин.

Строительство ЦКАД осуществляется Государственной компанией «Автодор» в соответствии с паспортом проекта, который был утвержден правительством РФ в июле 2019 г.

<https://www.mskagency.ru/materials/2939779>

ТАСС; 2019.10.25; НА ТРАССЕ М-11 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ЗАВЕРШЕНА УКЛАДКА АСФАЛЬТА

На трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург» уложили последний километр асфальтобетонного покрытия. Об этом сообщается на сайте госкомпании «Автодор», в ведении которой находится магистраль.

«На 8-ом участке трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург» уложен последний километр асфальтобетонного покрытия трассы. В общей сложности на 8-ом этапе было уложено 757 825 тонн асфальтобетона», – говорится в сообщении.

В настоящее время на восьмом участке трассы ведутся работы по ее комплексному обустройству, наносится разметка и устанавливаются дорожные знаки. Участок также оснащают автоматизированной системой организации дорожного движения, которая позволит отслеживать и распределять транспортные потоки, следить за соблюдением ПДД и заранее информировать автомобилистов об изменении погодных условий.

Строительство седьмого и восьмого участков М-11 началось летом 2016 года. 3 сентября 2019 года для движения был открыт седьмой участок. Восьмой участок протяженностью 34,2 км (646 – 684 км) планируется сдать в ноябре. В общей сложности на седьмом и восьмом участках трассы М-11 уложено более 2,5 млн тонн асфальтобетонного покрытия.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-trasse-m-11-moskva---sankt-peterburg-zaversena-ukladka-asfalta>

ТАСС; 2019.10.25; «АВТОДОР» НАЧАЛ МОНТАЖ ВЫШЕК СОТОВОЙ СВЯЗИ НА ТРАССЕ М-11 МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Госкомпания «Автодор», ответственный исполнитель строительства новой скоростной автомобильной дороги М-11 (Москва - Санкт-Петербург), приступила к реализации проекта комплексного покрытия трассы сетями сотовой связи, сообщили РИА Новости в компании.

Как уточнили в «Автодоре», в рамках реализации проекта запланировано строительство около 100 башен и антенно-мачтовых сооружений.

Возведение вышек для установки оборудования операторов сотовой связи планируется завершить не позднее первого квартала 2020 года, а к настоящему моменту смонтировано порядка 50% фундамента, 20% от общего количества вышек готовы к установке на них оборудования, передающего мобильный сигнал, добавили в «Автодоре».

В компании также отметили, что объем строительства телекоммуникационной инфраструктуры, места для установки вышек, необходимые для обеспечения равномерного и непрерывного покрытия М-11 сотовой связью, определены на основании проведенных крупнейшими операторами сотовой связи радиочастотных измерений.

«В результате на всем протяжении скоростной трассы будет обеспечен устойчивый прием голосового сотового сигнала и скоростная передача данных в сетях мобильной связи по стандарту 4G. Сплошное покрытие сотовым сигналом обеспечит более оперативную работу экстренных служб, повысит уровень безопасности дорожного движения на трассе», - заключили в «Автодоре».

Новая скоростная автомобильная дорога М-11 будет проходить от МКАДа до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Петербурга. Общая протяженность автомагистрали составит 669 километров. Ранее в октябре первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** говорил журналистам, что трасса будет полностью открыта в ноябре, а строительные работы завершатся к 15 ноября.

КОММЕРСАНТЬ-FM; 2019.10.28; «РАНЬШЕ СТОЛЬКО РАБОТ НЕ ПРОИЗВОДИЛОСЬ»

Глава департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса Григорий Волков - в интервью «Ъ FM»

Может ли Россия превратиться в страну с хорошими дорогами, если вложить в это 4,5 трлн рублей? Успевают ли регионы осваивать эти деньги? И как оправдываются, когда срывают графики? И стоит ли ругать дорожников, которые укладывают асфальт под проливным дождем? Об этом в программе «Экономика дорожной безопасности» Марат Кашин побеседовал с директором департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** Григорием Волковым.

- Действительно выделяются колоссальные средства сейчас, почти все они идут именно на ремонт дорог. Есть **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги». В нем заложена сумма, превышающая 4,5 трлн руб. Но мы постоянно видим в СМИ публикации, что с реализацией проекта большие проблемы. В чем они заключаются?

- Если быть точным, речь идет о сумме в 4,779 трлн руб. Мы считаем, что наш проект реализуется довольно успешно в этом году, он был основан на базе приоритетного проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Как раз его успешный опыт, в том числе в рамках взаимодействия с общественностью, со СМИ, позволил сформировать тот самый национальный проект, который мы сегодня имеем. Он включает четыре федеральных проекта. Тот, о котором мы всегда в первую очередь говорим, - это «Дорожная сеть». Второй называется «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», и он является обеспечивающим для основного проекта «Дорожная сеть». Еще один, который тоже у всех на слуху, это «Безопасность дорожного движения», его мы реализуем совместно с Министерством внутренних дел. И четвертый - это «Дороги Минобороны России».

- Я знаю, что глава **Минтранса Евгений Дитрих** и вице-премьер **Максим Акимов**, который курирует транспорт, критикуют региональные власти за то, что те срывают планы по ремонту дорог на федеральные деньги. Почему так происходит?

- Само проектное управление построено таким образом, что мы в режиме онлайн реагируем на все вопросы и на все проблемы, которые возникают при реализации проекта. Каждый понедельник собирается проектная группа в Министерстве транспорта. Раз в неделю проходит комитет как раз под председательством заместителя председателя

правительства **Максима Акимова**. И все эти мероприятия направлены на то, чтобы мы узнавали о том, что дорога не будет построена не в конце года, а, условно, в начале года, знали, что есть какие-то проблемы на каком-то участке или у какого-то отдельного субъекта, чтобы эти деньги могли мы оперативно переместить на другой проект, не ухудшая в то же время показатели национального проекта. Задан очень высокий уровень реализации. Нам нужно привести региональную сеть в норматив до 50% от общей протяженности. Нам необходимо вместе с МВД реализовать очень амбициозную задачу по снижению количества погибших на 100 тыс. жителей в три с половиной раза, доведя его до четырех. И все эти решения требуют большой концентрации и максимального вовлечения всех участников национального проекта.

Если возвращаться к теме срыва сроков субъектов, в целом мы считаем, что они своевременно исполняют работу. У нас сегодня исполнение приближается к 85%, и мы ожидаем, что до конца года все-таки работы все будут выполнены. Те работы, которые, возможно, будут срывать, мы сможем заместить оперативно другими, чтобы население это увидело и почувствовало.

- Бывает так, что региональные чиновники ссылаются на ураганы, тайфуны, плохую погоду. Это уважительная причина или попытка оправдаться? Счетная палата проанализировала ситуацию с ремонтом дорог и пришла к выводу, что летом тянут, а осенью начинают форсировано, массивованно пытаться отремонтировать все под дождем.

- Действительно, эти замечания мы слышим, и как раз в рамках национального проекта все эти нюансы учитываем. В первую очередь, была поставлена задача, чтобы все субъекты вовремя включили в планы, графики торгов все свои объекты, чтобы до 15 мая были законтрактованы все объекты. Некоторые субъекты задержались, но по состоянию на 31 мая больше 6 тыс. объектов было законтрактовано. Всего у нас по году планировалось реализовать работы на 6,2 тыс. объектов. С учетом экономии и заключаемых контрактов в нынешнем году с переходящими объемами работ на следующий год, таких объектов более 7 тыс. Мы в онлайн-режиме видим работу на каждом из них, видим, как выезжают кураторы этих проектов на объекты, какие оставляют замечания граждане, та же прокуратура, Счетная палата. То есть абсолютно все замечания мы учитываем, отслеживаем, и у нас по каждому гарантийному случаю ведутся работы. Мы все эти замечания учитываем, сами выезжаем на объекты, которые строятся или уже построены, смотрим, все ли правильно организовано на участках работ. Действительно, на Дальнем Востоке, в Сибири и в Иркутской области в этом году были чрезвычайные ситуации, которые повлияли на ход работ, но в целом субъекты уже сейчас добирают темпы, и мы считаем, что это не окажет влияния на реализацию показателей.

- Мы часто видим, что в плохую погоду, например, под проливным дождем укладывают асфальт, и в этом момент принято как бы поругивать дорожников, мол, они опять тянули до последнего и теперь в лужи кидают асфальт. Правильно ли критикуют или сейчас такие технологии, что можно укладывать асфальт качественно в любую погоду?

- Есть грань, при которой еще, наверное, можно укладывать асфальт. Если внимательно наблюдать за процессом, то можно заметить, что те же катки, которые уплотняют асфальто-бетонную смесь, поливаются водой как раз для того, чтобы определенное охлаждение смеси происходило. Если смесь доставлена на объект по всем нормам, предъявляемым к ней требованиям, то небольшая влажность даже может пойти на пользу. Естественно, когда у нас проливной дождь, и, как вы говорите, в лужу кидают асфальт, это недопустимо, и мы призываем информировать нас о таких случаях. Мы на все реагируем, все эти случаи отрабатываются: выезжает отдельная комиссия. В целом мы считаем, что система контроля выстроена эффективно, но так как в работах участвует большое количество субъектов, мы привлекаем экспертов федерального уровня. Мы видим, что уже сейчас федеральные дороги приведены большей частью в нормативное состояние, накоплен большой опыт на федеральном уровне. Естественно, мы его

пытаемся тиражировать на региональные и местные дороги. Наши эксперты, в том числе лаборатории, институты участвуют в проверках, приемках работ, чтобы не допускать ухудшения качества.

- Как за последние годы изменились технологии ремонта дорог?

- Постоянно появляется что-то новое. Существует четыре федеральных проекта, и в рамках одного из них предусмотрено создание реестра новых и наилучших технологий. То есть те из них, что проходят апробацию, заносятся в этот реестр, и мы субъектам рекомендуем их использовать. У субъектов есть обязательный показатель - они должны ежегодно увеличивать количество новых технологий, которые применяют при ремонте автомобильных дорог. Тем самым мы стимулируем отрасль переходить на современные материалы. У нас есть задача по увеличению межремонтных сроков. Естественно, они зависят как от качества материалов, так и от уровня эксплуатации автомобильной дороги, от того, насколько соблюдаются все технологические регламенты. Поэтому сегодня переработано огромное количество стандартов. В рамках того же федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предполагается выпуск еще 130 ГОСТов.

- Эти новые стандарты удастся реализовать в регионах, или все в основном достается Москве?

- Есть ряд субъектов - это и Татарстан, и Краснодарский край, Красноярск - которые имеют возможность применять технологии. И мы как раз на примере Москвы можем показать субъектам, что любой из них, чуть-чуть вложившись вначале в технологию, потом может за счет межремонтных сроков сэкономить гораздо больше. У нас создан специальный общепромышленный центр компетенций, который оказывает субъектам всю методологическую поддержку, начиная от разговоров с контролирующими органами и заканчивая сопровождением данной технологии уже в период эксплуатации.

- Что касается термина «нормативное состояние», очень интересно разобраться с ним. В плане указано, что к 2024 году, когда проект закончится, 85% дорог должны быть в нормативном состоянии. Что это такое?

- Позволю себе немного уточнить: к концу 2024 года у нас по региональной сети должно быть 50% дорог в нормативном состоянии, а по дорогам местного значения - 85%. Это 104 городские агломерации, которые мы должны привести в нормативное состояние. Их границы каждый субъект определяет самостоятельно и самостоятельно выстраивает периодичность этих работ. Что касается нормативного состояния, у нас действительно есть ГОСТ, по которому мы определяем ровность автомобильной дороги, согласно которому на ней должно присутствовать постоянно сцепление, она должна быть оснащена дорожными знаками и системами безопасности, барьерным ограждением, например.

- Как наказывают регионы, которые не выдерживают график? Это правда, что их могут лишить дополнительного финансирования, которое выделают на ремонт аварийных мостов? Есть такая мера?

- В июне у нас прошел госсовет с участием субъектов. Помимо ремонта дорог, который все видят, есть еще локальные мероприятия - это как раз ремонт аварийных мостов. Таких объектов мы сегодня насчитываем порядка 4 тыс. В то же время программа находится в режиме согласования, но мы исходим из того, что в первую очередь мы должны привести дороги в норматив. По итогам года мы смотрим, как субъект справляется. Если все объекты выполняет вовремя, мы имеем основание для внесения предложений о распределении дополнительных денег, которые могут пойти на так называемые капиталоемкие объекты. Это может быть как ремонт мостов, строительство путепроводов, так и строительство обходов городов.

- Регионы знают, что у них есть такой бонус, если они будут укладываться в график. Почему одним регионам выделают больше, и у них новых дорог станет больше в пять раз, допустим, в Калмыкии, а где-то вообще не изменится? Я видел, что в Красноярском крае,

например, практически 0% прирост качественных дорог. Почему такой неравномерный подход?

- Вернусь к указу президента, в котором было сказано, что мы должны 50% региональных дорог привести к нормативному состоянию. Это показатель в целом по стране. То есть, если заниматься чисто математическим подсчетом, в каком-то субъекте может быть 100%, в каком-то - 10%. Мы все-таки старались сделать так, чтобы каждый субъект достиг минимум 50%. Поэтому, когда разрабатывали программу, исходили из того, что денег на всех не хватит. Были субъекты, у которых уже состояние нормативное дорог было либо выше 50%, и им давалось денег чуть меньше, либо оставалось чуть-чуть, а были субъекты, у которых вся сеть была в ненормативном состоянии, и, конечно, они нуждались в большем внимании. Что же касается сравнения Республики Калмыкия и Красноярского края, у них разные исходные показатели. В Калмыкии мы ремонтируем в этом году всего 500 км дорог, а в Красноярском крае за год должно быть отремонтировано почти 3 тыс. км. Имеет значение и та ресурсная база, которая есть в субъекте. Раньше столько работ не производилось. Мы исходили из комплексного подхода, что, если «залить» субъект деньгами, естественно, мы получим просто неэффективное их расходование денег, и, скорее всего, в конце года он их просто вернет обратно в бюджет.

- Пишут, что не хватает квалифицированных компаний, которые могли бы выступать подрядчиками. То есть такой объем нужно выполнить, что не хватает рук, именно умелых рук и техники. Действительно ли это так?

- Отчасти это правда. Опять же, когда мы структурировали этот проект в 2018 году, мы понимали, что, если равномерно распределить финансирование по годам, мы получим дефицит кадров, потому что ни предприятия, ни производители минеральных веществ не готовы. Проект структурирован так, что ежегодно мы прибавляем объем, таким образом, субъект может планировать все эти мероприятия, торговать долгосрочные контракты, предлагая своим подрядчикам покупать технику, понимая, что у них длинные контракты, в не сезон закупать материалы, чтобы возможно было подготовиться заранее. В целом, когда трехлетний контракт, и подрядчик понимает, что у него объем работ вырастет, он планирует свою деятельность так, что у него к окончанию проекта, естественно, будет необходимая мощность для развития, для реализации этого национального проекта. Поэтому сегодня мы не видим дефицита в трудовых ресурсах.

- Внутри **нацпроекта** есть еще федеральный проект «Безопасность дорожного движения», его курирует МВД, вернее, ГИБДД. Как координируют свои действия **Минтранс** и Госавтоинспекция, есть ли в этом какие-то сложности?

- Никаких сложностей нет. Пока мы готовили национальный проект, сели все за один стол и определились, каких результатов мы хотим достичь - это и ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, и сокращение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Естественно, мероприятия, которые производятся в первом проекте «Дорожная сеть», структурированы согласно методичке, которую мы совместно с Госавтоинспекцией разработали и довели до субъектов. Регионы сами разрабатывали свои программы, но когда они их приносили, мы их проверяли на соответствие этой методичке. То есть программу принимал как **Минтранс, Федеральное дорожное агентство**, так и МВД.

- На деньги федерального проекта уже не ремонтируют дороги, а делают их безопаснее. Например, устанавливают дорожные камеры, и деньги там другие - всего 10 млрд в год. На что они идут? И правильно ли я понимаю, что раз это государственные деньги, то никаких концессий не планируется, никаких пресловутых частных камер в регионах не будет?

- Если мы говорим про 10 млрд, то указанная сумма формировалась под две основные задачи федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Это обеспечение соблюдения норм и правил в области безопасного дорожного движения, в рамках

которого запланировано оснащение подразделений Госавтоинспекции патрульными автомобилями. Порядка 6-7 млрд ежегодно на эти мероприятия выделяется. А так же это современные приборы измерения состояния транспорта, медоснащение для помощи пострадавшим в ДТП, приборы обнаружения признаков опьянения. Кроме того, сюда входит ряд программ по работе с детьми, в том числе в перинатальных центрах, то есть это программа «Юный инспектор движения». Она больше направлена на работу с сознанием граждан, которые являются пользователями автомобильных дорог.

По поводу камер действительно много было вопросов. Мы постарались совместно с МВД разработать методику установки камер. Со всеми субъектами эта методичка согласована. По сути, камера не может появиться, если она действительно не влияет на какое-то место концентрации ДТП. При этом действительно привлекались и привлекаются сейчас частные инвестиции, но они не увязаны с штрафами. То есть у нас есть плата за готовность системы фиксировать нарушение правил дорожного движения. Поэтому тот, кто приходит и ставит камеры, и эксплуатирует их, не заинтересован в том, чтобы собрать больше штрафов. Он заинтересован в том, чтобы его система работала там, где ему уже предлагает непосредственно город.

<https://www.kommersant.ru/doc/4140096>

ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ПО КОНТРАКТАМ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минстрою проработать вопрос о заключении контрактов жизненного цикла только на новые дороги или их реконструкцию. Это следует из перечня поручений председателя правительства по итогам состоявшегося 16 октября в Екатеринбурге совещания о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Ранее **Минтранс** отмечал, что для ремонтов дорог контракты жизненного цикла оказались неприменимы и проводить эти работы эффективней с установлением гарантийных сроков, которые планируется расширить до 12 лет.

«**Минтрансу** России, Минэкономразвития России и Минстрою России проработать вопрос о заключении контрактов жизненного цикла только в отношении работ по строительству и реконструкции объектов дорожного хозяйства и соответствующие предложения до 2 декабря 2019 года представить в установленном порядке для рассмотрения на проектном комитете по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», - говорится в сообщении на сайте кабмина.

На совещании в Екатеринбурге **Медведев** отмечал, что к концу 2019 года необходимо увеличить долю контрактов на принципах жизненного цикла (на весь период проектирования, строительства, эксплуатации конкретного дорожного объекта) до 10%. При этом он уточнил, что на сегодняшний момент «удалось достичь показателя приблизительно 7%».

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7046913>

ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ К 15 НОЯБРЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СОЗДАНИИ ХРАНИЛИЩ БИТУМА В РЕГИОНАХ

Премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил **Минтрансу** и Минэнерго до 15 ноября 2019 года представить в правительство предложения по созданию битумных хранилищ. Это следует из перечня поручений председателя правительства по итогам состоявшегося 16 октября в Екатеринбурге совещания о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«Минтранс России и Минэнерго России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями с учетом ранее данных поручений представить до 15 ноября 2019 года в правительство РФ предложения по созданию битумных хранилищ в регионах с наибольшей концентрацией объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог», - говорится в сообщении на сайте кабмина.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в ходе осмотра выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге отметил, что «с битумом тяжелая история», и посоветовал развивать технологии.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7046819>

ТАСС; 2019.10.25; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ САХАЛИН И КРЫМ ЗА НИЗКИЕ ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** отметил недостаточное выполнение работ по развитию дорожной сети в Забайкалье, Крыму и Сахалинской области. Как сообщает официальный сайт кабмина, работы по укладке верхних слоев дорожного покрытия в этих регионах выполнены менее чем на 50% от запланированного федеральным проектом «Дорожная сеть» объема.

Эти замечания были сделаны по итогам совещания о реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги», которое премьер провел 16 октября в Екатеринбурге. Главам трех регионов было рекомендовано принять исчерпывающие меры для достижения требуемых показателей.

По федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» были отмечены риски недостижения показателя «Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла» у 9 субъектов РФ: Ивановской области, Кабардино-Балкарии, Мурманской и Новгородской областей, Приморского края, Коми, Крыма, Тувы и Чувашии. Также был отмечен риск недостижения регионами результата, предусмотренного региональными проектами Московской и Белгородской областей, по строительству автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения.

Минтранс России было поручено проанализировать представленную регионами информацию о причинах недостижения показателей национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» для принятия соответствующих дополнительных мер.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-otmetil-nizkie-pokazateli-ispolnenia-doroznogo-nacproekta-v-krymu-i-na-sahaline>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; МВД, ФСБ И МИНТРАНС К ДЕКАБРЮ ПРЕДСТАВЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»

МВД РФ до начала декабря проработает вопрос о целесообразности установления административной ответственности за превышение скорости не менее 10, но не более 20 км/час.

Такое поручение содержится в перечне, опубликованном в пятницу по итогам совещания по вопросу о реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные автодороги», которое провел 16 октября в Екатеринбурге премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**.

О результатах своей работы МВД, согласно поручению, доложит правительству до 2 декабря.

Кроме того, МВД и ФСБ России вместе с другими заинтересованными ведомствами в тот же срок согласно перечню должны предоставить в правительство предложения по

обеспечению неотвратимости наказания иностранных граждан и иностранных перевозчиков за нарушение законодательства РФ о безопасности дорожного движения. Также МВД и **Минтранс** до 2 декабря должны представить предложения по организации контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителями за рулем транспортных средств, которые должны быть оснащены тахографами.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; МИНТРАНС ПРОРАБАТЫВАЕТ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ ГТЛК НА СКИДКИ ПО ЛИЗИНГУ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ РФ С 2020 Г

Минтранс разработал проект постановления правительства об утверждении правил предоставления субсидий ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на возмещение потерь от скидок по заключенным с 2020 года договорам лизинга автобусов и троллейбусов в регионах РФ, следует из материалов портала regulation.gov.ru. Проект постановления разработан в целях реализации мероприятий по обновлению подвижного состава наземного общественного транспорта не менее чем в 20 городских агломерациях, за исключением московской и петербургской. Документ подготовлен в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», который входит в **нацпроект** безопасных автодорог.

«Согласно правилам, субсидия предоставляется при условии приобретения и передачи по договору лизинга транспортных средств в размере выпадающих доходов, возникших вследствие предоставления скидки лизингополучателю по заключенным с 1 января 2020 г. договорам лизинга в размере 60% цены приобретения ПАО «ГТЛК» транспортного средства, являющегося предметом лизинга», - говорится в пояснительной записке к проекту постановления.

Предоставление субсидии ГТЛК позволит транспортным предприятиям обновить парк подвижного состава без существенного единовременного отвлечения финансовых ресурсов за счет льготных условий лизинга.

«Наземный пассажирский транспорт общего пользования в большинстве субъектах РФ характеризуется высокой степенью технического износа (по итогам 2017 г. средний возраст парка автобусов в РФ составил 15,5 года, троллейбусов - 15,1 года, парка трамваев - 21,7 года) и недостаточными темпами обновления подвижного состава», - отмечается в пояснительной записке.

Там также говорится, что реализация предлагаемых мер позволит, в частности, обеспечить «долгосрочную загрузку производственных мощностей российских машиностроительных предприятий, так как заказы планируется разместить у отечественных производителей наземного пассажирского транспорта общего пользования».

ТАСС; 2019.10.25; ЭКСПЕРТЫ РАЗРАБАТЫВАЮТ НОВУЮ СИСТЕМУ НАПОЛНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ - ПОДГРУППА ГОССОВЕТА

Эксперты приступили к разработке предложений по корректировке системы наполнения региональных дорожных фондов, значительная часть которых формируется в настоящее время за счет акцизов и транспортного налога. Об этом сообщил в пятницу на брифинге губернатор Курской области Роман Старовойт, возглавляющий подгруппу Госсовета «Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность».

В октябре Старовойт на совещании о ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» предложил пересмотреть способы наполнения региональных дорожных фондов, отказавшись от транспортного налога. Новая система, по мнению Старовойта, может основываться на платежах в зависимости от интенсивности использования автомобиля.

«Председателем правительства дано поручение - оно сейчас оформляется - представить предложения по корректировке системы формирования региональных дорожных фондов.

Мы, не дожидаясь протокольного поручения, уже начали на федеральном уровне проработку и выработку этих решений, и в прошлые выходные уже на площадке **Минтранса** России проведены консультации, встречи, мы уже проговорили ориентировочно, какие пути могут быть для решения этой задачи», - сказал Старовойт.

Как отметил губернатор Курской области, задача по изменению способа наполнения дорожных фондов в регионах России является общей для Министерства финансов, Министерства транспорта, Государственной думы РФ и губернаторского корпуса. Ранее Старовойт высказывал свое мнение о том, что наполнение дорожных фондов при помощи акцизов в скором времени потеряет свою актуальность в связи с появлением большего количества электромобилей и газифицированного транспорта, а уплата транспортного налога не отражает реальную интенсивность использования населением автомобилей.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватывает 104 города в 83 субъектах РФ. В рамках реализации к 2024 году доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии должна вырасти с 43,1% до 50,9%, должна быть ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое - до 85% - увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов за шесть лет составит 4 трлн 139,1 млрд рублей, федеральный бюджет направит 440,9 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; «ГЛОСАВ» РОТЕНБЕРГА-МЛАДШЕГО ПРОТЕСТИРУЕТ НА ГРАНИЦЕ С МОНГОЛИЕЙ ОБРАЗЕЦ СИСТЕМЫ СБОРА ДАННЫХ С АВТОМОБИЛЕЙ

ООО «Глобальные системы автоматизации» (ООО «Глосав») выполнит за 100 млн руб. опытно-конструкторскую работу (ОКР) по разработке образца системы автоматизированного сбора информации в многосторонних автомобильных пунктах пропуска через на российско-монгольской границе.

Как следует из материалов портала госзакупок, компания выиграла конкурс **Минтранса**, став его единственным участником и предложив выполнить ОКР за 99,966 млн руб.

«Предметом работы является разработка опытного образца системы автоматизированного сбора информации о транспортных средствах в многосторонних автомобильных пунктах пропуска (МАПП) через государственную границу РФ Дальневосточного федерального округа в составе Интегрированной системы пропуска через государственную границу РФ в целях повышения эффективности функционирования МАПП», - отмечается в техническом задании.

Проектные решения опытного образца будут опробованы в пунктах пропуска «Кяхта» в Бурятии и «Соловьевск» в Забайкальском крае, оба находятся на границе с Монголией. Планируется автоматизировать процессы сбора, обработки и хранения фотоматериалов, контроля номерных знаков и весогабаритных данных автомобилей, ускорить процессы прохождения автотранспорта через границу. Также опытный образец позволит упростить процесс обмена данными автотранспорта между органами власти.

Как сообщалось, в сентябре 2017 года ООО «Глосав» выиграло конкурс подведомственного **Минтрансу** ФКУ «Ространсмодернизация» на выполнение научно-исследовательской работы по разработке концепции интегрированной системы пропуска через госграницу РФ. Компания предложила выполнить работы за 9,295 млн руб. В конкурсе также приняло участие ООО «Газинтех» Андрея Рудакова (владел 90% компании на момент проведения конкурса) и Артема Рудакова (владел 10% соответственно), которое в настоящее время контролируется ООО «Союзинвест».

Победителю предстояло проанализировать нормативно-правовую документацию, регламентирующую требования к оборудованию и оснащению многостороннего автомобильного **пункта пропуска** (МАПП), а также схемы организации пропуска через

границу РФ лиц, транспортных средств и товаров. Работа предусматривала проведение анализа деятельности МАПП «Торфяновка» (граница с Финляндией) и «Верхний Ларс» (граница с Грузией).

RNS; 2019.10.25; ПОЧЕМУ В РОССИИ ХОТЯТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ТРАССАХ ДО 130 КМ/Ч

Госавтоинспекция поддержала идею увеличить скоростной лимит на платных автотрассах до 130 км/ч, сообщил начальник ГИБДД Михаил Черников на выставке «Дорога-2019» в Екатеринбурге, пишет ТАСС.

При помощи принятия таких мер мы приближаемся к Европе по разрешенной скорости, даже к Белоруссии приближаемся, хотя мы от нее по этому показателю отставали в течение долгого времени. Теперь, по крайней мере, есть инициатива, но вопрос в том, превратится ли она в реальность.

Во всем цивилизованном мире принято, что если дорога хорошая, на ней нет наземных пешеходных переходов, а количество ДТП из-за превышения скорости низкое, то лимит можно поднимать. Кроме того, здесь мы фактически узакониваем уже исторически сложившуюся практику, потому что на многих трассах у нас уже и так ездят с такой скоростью, где лимит 110 км/ч, люди ездят 125, например.

Так что нужно узаконить то, что уже имеет место быть. Я всегда выступаю за то, что если это безопасно, если в течение определенного времени не было ДТП из-за превышения скорости, зачем людей ограничивать. Но у нас все равно получается, что одной рукой дают, а другой забирают, в частности, сейчас есть инициатива снизить лимит в городе до 50 км/ч.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-v-Rossii-hotyat-povisit-skorostnoi-limit-na-trassah-do-130-kmch-2019-10-17/>

ТАСС; 2019.10.25; В КРЫМУ В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ РЕМОНТ ЮЖНОБЕРЕЖНОГО ШОССЕ

Капитальный ремонт Южнобережного шоссе, связывающего Симферополь, Алушту, Ялту и Севастополь, планируют начать в 2020 году, сообщил ТАСС министр транспорта Крыма Сергей Карпов.

«На капремонт Южнобережного шоссе мы планируем выйти со следующего года. Наверное, это будет не в начале года, а под конец сезона, чтобы в 2021 году завершить», - сказал Карпов, отметив, что сейчас разрабатывается проект по капитальному ремонту.

Предполагается создание двух транспортных развязок на южном берегу Крыма, ремонт проезжей и тротуарной частей дороги, строительство 30 пешеходных переходов, в том числе надземных, уточнил Карпов. По его словам, работы на участке Алушта - Ялта предварительно оцениваются почти в 14 млрд рублей, а на участке от Ялты до Фороса - почти в 10 млрд рублей.

Карпов рассказал, что в 2023 году дорожники Крыма намерены также начать реконструкцию участка горной трассы, связывающей Симферополь с Южнобережным шоссе. Эти работы потребуют сложных инженерных изысканий, поскольку на дороге есть оползневые участки, и предварительно оцениваются в примерно 15 млрд рублей, добавил министр.

Автомобильная дорога от Симферополя в Севастополь через Ялту проходит по Ангарскому перевалу и горным склонам Южного берега Крыма. Ее общая протяженность составляет около 160 км.

<https://tass.ru/obschestvo/7043802>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; КАЗАХСТАН ДОГОВОРИЛСЯ С РФ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ РАЗРЕШЕННОГО ОБЪЕМА ТРАНЗИТА УГЛЯ НА УКРАИНУ ДО 140 ТЫС. ТОНН В МЕСЯЦ

Казахстан сможет провозить на Украину уголь через территорию РФ в объеме 140 тыс. тонн в месяц, сообщило министерство торговли и интеграции Казахстана.

«Сегодня в результате проходящих переговоров между Республикой Казахстан и Российской Федерацией по вопросу транзита казахстанского угля на Украину через территорию РФ казахстанской стороне удалось увеличить разрешенный объем транзита до 140 тыс. тонн в месяц», - говорится в сообщении.

Ранее в пятницу Минторговли Казахстана сообщило о том, что РФ утвердила объем транзита казахстанского угля на Украину на уровне 120 тыс. тонн в месяц. В сообщении ведомства отмечалось, что, по мнению министра торговли и интеграции республики Бахыта Султанова, «предложенный размер не покрывает запроса казахстанских экспортеров угля в полном объеме».

«Мы продолжим переговоры с российской стороной как в двухстороннем формате, так и на площадке ЕАЭС. Евразийский экономический союз гарантирует всем участникам равноправные условия. В том числе и обеспечение свободы транзита наших товаров в третьи страны. Действия наших партнеров по ЕАЭС не должны препятствовать экономическим связям с другими странами», - говорил Султанов.

По данным Минторговли, в июле казахстанская сторона озвучивала планы по транзиту угля через территорию РФ на Украину в объеме 103,5 тыс. тонн, российской стороной одобрена квота в объеме 60,2 тыс. тонн (58% от запрошенного). На август одобрено 86,5 тыс. тонн из 240,8 тыс. тонн (36%), на сентябрь - 86,5 тыс. тонн из 189,7 тыс. тонн (45,5%), на октябрь - 86,5 тыс. тонн из 191,9 тыс. тонн (45%).

При этом, как сообщают в министерстве, слишком позднее согласование даже этих пониженных объемов фактически привело к отказу украинских покупателей от казахстанского товара. «Условиями контрактов оговариваются обязательства покупателя о приобретении угля со станции отправления. Поздние сроки предоставления информации о количестве согласованного транзита не позволяют заранее спланировать вывоз. Это уже привело к срыву поставок и отказу от контрактов», - говорится в сообщении.

Наряду с этим, Минторговли сообщает о фактах необоснованной остановки вагонов «Российскими железными дорогами» (РЖД). К примеру, отмечают в ведомстве, в июле АО «АрселорМиттал Темиртау» подана заявка на транзит 80,4 тыс. тонн. Российская сторона согласовала транзит в объеме 55,2 тыс. тонн, однако позднее объем был уменьшен более чем в 3 раза и составил лишь 13,6 тыс. тонн.

«К этому времени уже было отгружено 19,6 тыс. тонн (288 вагонов). В результате 189 вагонов были остановлены ОАО «РЖД» близ российско-украинского пограничного перехода с признаками «бросания», - говорят в ведомстве.

Ранее Минторговли сообщило, что потери угольной промышленности Казахстана в связи с ограничениями РФ на поставку угля на украинский рынок через российскую территорию составляют более \$11 млн в месяц.

В связи с возникшими обстоятельствами, АО «АрселорМиттал Темиртау» и Национальная палата предпринимателей Казахстана обратились в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК), которая признала наличие признаков препятствования.

«Комиссия подготовила заключение о наличии признаков препятствования на внутреннем рынке Союза, которое представлено для рассмотрения в правительства государств-членов Союза 4 октября текущего года. По данному вопросу консультации не завершены, и в связи с этим квалифицировать это препятствие как барьер преждевременно», - сообщили агентству «Интерфакс-Казахстан» в ЕЭК.

В Минторговли уточнили, что данный вопрос все еще находится на рассмотрении ЕЭК.

Как сообщалось, в середине апреля 2019 года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление, расширяющее запрет на импорт ряда товаров с Украины и вводящее запрет на экспорт нефти и нефтепродуктов на Украину, а также ограничивающее экспорт угля. При этом постановлением определен перечень товаров, которые с 1 июня текущего года можно вывозить на Украину только на основании отдельных разрешений (их выдает Минэкономразвития). В эту категорию включены отдельные виды нефтепродуктов, а также уголь.

Сообщалось также, что в 2018 году Россия и Казахстан отказались от подписания межправительственного соглашения о перевозке по РФ и перевалке в российских портах казахстанского угля. Российская сторона пришла к выводу, что соглашение нанесет ущерб угольной отрасли РФ.

Соглашение, которое должно было облегчить транзит угля из Казахстана через морские порты РФ, разрабатывали год. Позже Ассоциация горнодобывающих и горно-металлургических предприятий Казахстана (АГМП) просила власти страны возобновить переговоры с Россией о предоставлении приоритета в доступе казахстанского угля к портам РФ.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.10.28; ЭКСКУРСИИ С РЕМНЕМ; ОФОРМЛЕНИЕ ДЕТСКИХ ПЕРЕВОЗОК УПРОСТИЛОСЬ, НО ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ

С 1 октября этого года изменились требования к организованным перевозкам групп детей. Изменения на первый взгляд не очень значительные, но те, кто занимался оформлением таких поездок, уже вздохнули с некоторым облегчением.

Сократился объем документов, которые необходимо подать в ГИБДД перед такой перевозкой, а также заявлять о них надо теперь не за двое суток до поездки, а за 24 часа. Казалось бы, пустячок, но на самом деле поправка довольно важная. Потому что помимо маршрута в этих документах также содержатся данные об автобусе и водителе. А за двое суток всякое может случиться - водитель заболеет или автобус сломается... Так что сокращение срока уведомления значительно облегчает жизнь организаторам поездки. Впрочем, речь идет только о городских или пригородных поездках. Для междугородних перегонов срок подачи документов остался прежним - 48 часов.

Предполагается, что вскоре оформление такой перевозки упростится еще больше. Как сообщил на правительственном совещании вице-премьер **Максим Акимов**, в следующем году заработает приложение, в котором можно будет не только заказать поездку, но и узнать квалификацию водителя, состояние транспортного средства. Это сделает организацию детских перевозок еще более удобной для тех, кто этим занимается.

С другой стороны, теперь кресла во всех автобусах, задействованных в таких перевозках, должны быть оборудованы ремнями безопасности. Раньше такое требование распространялось только на междугородние маршруты. Понятно, что при таком условии оказывать подобные услуги смогут только крупные транспортные компании. Переоборудовать автобусы ради нескольких детских экскурсий маленькие компании вряд ли станут. С одной стороны, это сделает такие перевозки более безопасными, с другой - более дорогими. Вряд ли транспортная компания, имеющая монополию на рынке, откажется поднять тарифы за перевозку, если выбирать не из кого.

Однако мало оборудовать автобус ремнями безопасности. Необходимо, чтобы дети ехали пристегнутыми. А кто это должен обеспечить? Водитель? Так ему за дорогой следить надо, а не за детьми в салоне. Между тем штраф 3 тысячи рублей за то, что дети не пристегнуты, до сих пор получал именно водитель, плюс компания-перевозчик выплачивала 100 тысяч рублей.

Постановление правительства изменило этот не самый оптимистический расклад. Теперь в документе четко прописано, что следить за детьми в салоне и отвечать за нарушения должен сопровождающий. Как пояснила президент экспертного центра «Движение

безопасности» Наталья Агре: «Это, пожалуй, самое важное и нужное изменение. Ведь задача водителя - довезти детей из одной точки в другую без приключений. При этом он не знает детей лично. Однако до сих пор именно ему приходилось отвечать за все, что происходит на маршруте. Логично, что считать детей, а также следить за их поведением должен именно сопровождающий. Соответственно, он и будет отвечать».

Напомним, что недавно вопиющий случай произошел при перевозке детей из детского лагеря до поезда. В автобусе забыли ребенка. Вся детская группа благополучно уехала на поезде в Мурманск, а ребенок спал в автобусе. Понятно, если бы ответственность была на сопровождающем, который обязан убедиться, что каждый ребенок занял свое место и пристегнут надлежащим образом, такое вряд ли могло случиться.

Кстати, именно детские перевозки у нас жестко зарегулированы. Еще суровее требования к школьным автобусам. Но, вероятно, именно поэтому в случаях со школьными автобусами не погиб ни один ребенок. А организованные перевозки детских групп стоят на втором месте по безопасности.

Тем не менее, по словам **Максима Акимова**, за 8 месяцев этого года в авариях пострадали 611 детей, и 508 из них не были пристегнуты ремнями безопасности. В прошлом году, по данным официальной статистики Госавтоинспекции, произошло четыре ДТП с летальными исходами для детей - трое ехали с непристегнутыми ремнями безопасности.

- Надеемся, что это постановление, жесткое следование правилам и контроль за их соблюдением позволят обнулить печальную статистику, - отметил вице-премьер. - Она с каждым годом улучшается, но мы хотим выйти на значимый общественный результат.

Что представляют собой правила перевозки детей - необходимо знать не только педагогам из школы, но и участникам родительского комитета, которые зачастую самостоятельно организуют перевозки детей. Всего в стране осуществляется около 1300 таких организованных поездок детей.

Основные правила детских перевозок обозначил начальник отдела технического надзора ГУОБДД МВД России полковник полиции Сергей Чипурин. По его словам, к управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие стаж работы в качестве водителя категории «D» не менее одного года на дату начала перевозки. Еще одно важное условие: водитель в течение года не должен был совершать нарушений, за которые предусмотрено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством либо административный арест.

Водитель должен пройти предрейсовый инструктаж по безопасности перевозки детей в соответствии с правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также пройти предрейсовый медицинский осмотр. Последние два требования организатору поездки пока сложно проверить, но, когда появится приложение, о котором говорил **Максим Акимов**, и это можно будет проконтролировать.

- Подать уведомление о перевозке группы детей в ГИБДД можно в электронном виде с помощью сервиса, - пояснил Сергей Чипурин. - Его можно подать в отношении нескольких планируемых организованных перевозок группы детей по одному и тому же маршруту с указанием дат и времени осуществления таких перевозок.

А в случае если в перевозке участвуют три и более автобусов, подается заявка на их сопровождение автомобилями Госавтоинспекции. Такую заявку надо подавать за 10 дней до начала перевозки.

Желательно, чтобы сам автобус был не старше 10 лет. Он должен быть оборудован маячком желтого или оранжевого света. При перевозке детей маячок должен быть включен.

В помощь организаторам перевозок групп детей автобусами Госавтоинспекция МВД России подготовила памятку и пошаговую инструкцию. Их можно скачать на официальном сайте ведомства (гибдд.рф).

Тем не менее у специалистов все-таки остаются вопросы по теме организации таких перевозок. Например, сейчас за любое отклонение автобуса с маршрута перевозчику грозит штраф до 100 000 рублей. Но ситуации бывают разные: ребенку стало плохо, захотел в туалет. А за любой съезд с трассы - штраф. И как быть водителю?

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

Надо сказать, что некоторые организаторы перевозок не совсем правильно понимают требования правил и стараются не оформлять такие перевозки как детские. Конечно, просто заказать автобус - это гораздо дешевле и не требует хлопот по оформлению перевозки. Но речь идет о безопасности детей, а тут ни время, ни деньги считать не стоит. Поэтому стоит еще раз пояснить, что, если в автобусе будет перевозиться более восьми детей, это организованная перевозка детей, которая требует соответствующего оформления. Даже если у сопровождающего или сопровождающих есть доверенность от других родителей.

А если дети едут в сопровождении родителей или их законных представителей - опекунов или попечителей, это не считается организованной перевозкой детей. Конечно, это относится к многодетным семьям.

RNS; 2019.10.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД НА МЕТРО ПУСТЫМИ БУТЫЛКАМИ

Минтранс России с заинтересованными ведомствами и субъектами России прорабатывает вопрос установки возле метро и станций терминалов по приему бутылок. Взамен пассажиры будут получать баллы на транспортные карты и оплачивать ими проезд, следует из комментария ведомства, полученного RNS.

«**Минтранс России** совместно с Минприроды, Минпромом, Российским экологическим оператором (РЭО), ФНС, Росприроднадзором, Роспотребнадзором, ОАО «РЖД», а также субъектами, в которых есть метрополитены, прорабатывает установку фандоматов на объектах транспортной инфраструктуры с зачислением бонусов по возмещению части стоимости проезда», — сообщили RNS в пресс-службе ведомства.

Фандоматы – автомат по обмену пластиковых, стеклянных или алюминиевых бутылок на денежное вознаграждение или баллы.

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhil-oplachivat-proezd-na-metro-pustimi-butilkami-2019-10-25/>

ТАСС; 2019.10.26; РОСАВТОДОР: БОЛЬШИНСТВО УЛЬЯНОВСКИХ ТРАСС ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮТ НОРМЕ

Уровень нормативного состояния автомобильных дорог федерального значения в Ульяновской области превышает 86%. Об этом сообщил в субботу журналистам заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Игорь Костюченко.

«В целом нормативное транспортное состояние дорог федерального значения в пределах Ульяновской области уже превышает 86%. Это достаточно высокий и выше среднего по стране показатель», - сказал он.

Костюченко добавил, что при этом необходимо заниматься и развитием сети автомобильных дорог. «Это и строительство обходов, не только приведение в

нормативное транспортное состояние действующей сети, но и строительство каких-то новых участков автомобильных дорог федерального значения В первую очередь сегодня стоит задача развития дорог регионального значения, приведение их в нормативное состояние, автомобильных дорог межмуниципального значения», - уточнил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7049650>

ТАСС; 2019.10.26; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛСЯ УЧАСТОК ТРАССЫ ЦИВИЛЬСК - УЛЬЯНОВСК

Движение на восьмикилометровой участке автомобильной дороги Цивильск - Ульяновск открылось в субботу после капитального ремонта. Как сообщил на открытии трассы губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, трасса имеет большое значение не только для Ульяновской области и Чувашии, на границе с которой она расположена, но и для других регионов Поволжья.

По информации **Росавтодора**, работы на участке начались в сентябре 2018 года. С этого периода на трассе было организовано реверсивное движение. Общая стоимость ремонта составила 584 млн рублей из федеральных средств.

«Эта автодорога очень важна для всего Поволжья. К ней примыкают населенные пункты с десятками тысяч жителей. Уверен, что приведение в нормативное состояние этой трассы даст мощный импульс к развитию этих территорий», - сказал он.

Верхний слой дорожного покрытия выполнен из щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси с применением полимерно-битумных вяжущих. По данным министерства промышленности и транспорта Ульяновской области, такой состав позволяет увеличить срок службы магистралей в два раза.

«При резких перепадах температуры воздуха битум в составе асфальтобетона становится хрупким, в результате образуются трещины. Введение модификаторов и стабилизаторов позволяет избежать этой проблемы, замедляет процессы старения и разрушения дорожного покрытия», - пояснили журналистам в пресс-службе регионального министерства.

В субботу после ремонта также открылся участок автомобильной дороги Силикатный - Кучуры в Сенгилеевском районе Ульяновской области. На его неудовлетворительное состояние неоднократно жаловались местные жители. Трасса связывает населенные пункты Красный Гуляй, Кучуры и Силикатный с городом Сенгилей. Строительно-монтажные работы, работы по вырубке леса, устройству водопропускных труб и переносу коммуникаций на дороге начались еще в 2017 году, тогда на эти цели было затрачено 30 млн рублей. В 2019 году реконструкция продолжилась благодаря участию Ульяновской области в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На эти цели в совокупности из регионального и федерального бюджетов по проекту было направлено 74 млн рублей.

<https://tass.ru/v-strane/7049257>

ТАСС; 2019.10.25; ТРАССА УЛЬЯНОВСК - ДИМИТРОВГРАД - САМАРА ПЕРЕДАНА В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Автомобильная дорога Ульяновск - Димитровград - Самара протяженностью 117 км передана из региональной собственности в федеральную, соответствующий акт приема подписан в субботу руководителем учреждения «Волго-Вятскуправтодор» Илдаром Мингазовым и директором департамента автомобильных дорог Ульяновской области Сергеем Холтобиным. Как сообщил министр промышленности и транспорта Ульяновской области Дмитрий Вавилин после церемонии подписания, на данный момент прорабатывается вопрос о передаче в федеральную собственность еще пяти трасс.

«Мы очень благодарны за тот акт, который сегодня подписан по передаче автомобильной дороги Ульяновск - Димитровград - Самара в федеральную собственность. Хотел бы отметить, что еще пять автомобильных дорог сегодня находится в работе [по передаче в федеральную собственность] совместно с Федеральным дорожным агентством», - сказал он.

Вавилин добавил, что в регионе ведется активная работа по передаче дорог с регионального уровня на федеральный, а также с муниципального уровня на региональный. «Конечной целью данной работы является приведение дорожного покрытия в нормативное состояние, увеличение пропускной способности автомобильных дорог и создание условий для обеспечения безопасности дорожного движения», - пояснил министр.

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов после церемонии подписания отметил, что на федеральный уровень передан и Президентский мост через реку Волгу, расположенный на этой трассе. «Это значит, что содержание столь важного участка для региона, в том числе Президентского моста, будет финансироваться теперь из федерального бюджета. Высвободившиеся средства регионального бюджета мы сможем направить на ремонт других проблемных участков дорог, тем самым увеличив ежегодные объемы ремонта региональной сети», - сказал он.

По словам Морозова, это откроет новые перспективы для формирования эффективной транзитной транспортной сети Ульяновской области и соседних регионов. «Оперативное управление дорогой, протяженность которой составляет 117 км, закреплено за подведомственным **Росавтодору** учреждением «Волго-Вятскуправтодор», - отметил губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/7049180>

ТАСС; 2019.10.25; В КРЫМУ ПОСТРОЯТ СЕТЬ КУРОРТНЫХ АВТОДОРОГ ОТ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА»

Сеть курортных автомобильных дорог, по которым туристы смогут быстро добираться до мест отдыха, а производители - доставлять грузы, намерены создать в Крыму после окончания строительства трассы «Таврида». Об этом сообщил ТАСС **министр транспорта** региона Сергей Карпов.

По предварительным расчетам, основанным на стоимости аналогичных дорог, сеть крымских трасс обойдется примерно в 50 млрд рублей.

«Трасса «Таврида» позволяет быстро доехать от Крымского моста в Севастополь. Дальше возникает вопрос, как мы будем добираться до мест отдыха, где массовый заезд в сезон, до мест сельхозпроизводства, наших производственных мощностей? Соответственно, будет создана хордовая сеть автодорог для распределения потока. Можно их назвать курортными дорогами», - сказал Карпов.

В **Министерство транспорта РФ** сейчас направлено предложение о строительстве юго-восточного обхода Симферополя, который позволит перенаправить транспорт, идущий на южный берег Крыма с Крымского моста и керченского направления, отметил министр. «Мы получили предварительное подтверждение о включении данного объекта в федеральную целевую программу с соблюдением процедуры составления инвестиционного паспорта. До конца года закончим, в следующем году мы планируем проектирование и начало строительства», - уточнил он, добавив, что 30-километровая магистраль может быть построена до 2023 года.

Хордовой трассой также может стать дорога из степного города Белогорска в прибрежный поселок Приветное. Рассматривается вопрос о капитальном ремонте и реконструкции дорог, ведущих на побережье Азовского моря. Предполагается, что хордовые магистрали также свяжут трассу «Таврида» с Феодосией, Судакком и Ялтой, рассказал Карпов, добавив.

<https://tass.ru/ekonomika/7048485>

ПОДМОСКОВНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ СТАНОВЯТСЯ БЛИЖЕ К НАСЕЛЕНИЮ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.28; ЖИТЕЛИ ДОЛГОПРУДНОГО ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ ПРОКЛАДКИ НОВЫХ ПУТЕЙ РЯДОМ С ИХ ДОМАМИ

Жители подмосковного города Долгопрудный обратились в ОАО РЖД, в мэрию Москвы и правительство Московской области с просьбой пересмотреть планы по развитию проекта Московских центральных диаметров (МЦД). Граждан беспокоят перспективы появления дополнительных железнодорожных путей по направлению Москва—Лобня, которые могут пройти слишком близко от жилых домов или потребуют их сноса. В РЖД признают, что подготовительные работы уже ведутся, но подчеркивают, что утвержденного проекта еще нет, обещая сохранить для населения «благоприятные экологические условия».

“Ъ” ознакомился с письмом жителей микрорайона Шереметьевский города Долгопрудный Московской области, которое они направили в ОАО РЖД, правительства Москвы, Подмосковья и другие ведомства. В своем обращении они выражают протест против строительства в рамках реализации проекта Московских центральных диаметров (МЦД). Напомним, что проект МЦД, анонсированный властями в 2017 году, предполагает реконструкцию радиальных железнодорожных направлений и запуск новых комфортабельных электричек, которые будут ходить, как метро — с интервалом в 5–6 минут, без привязки к расписанию. Первые два направления — D1 (Лобня—Савеловский вокзал—Одинцово) и D2 (Нахабино—Рижский вокзал—Подольск) власти обещают запустить уже в конце этого года. Сейчас идет реконструкция платформ, строительство перехватывающих парковок и другой инфраструктуры.

Жители Долгопрудного протестуют против строительства двух новых главных железнодорожных путей, который могут пройти очень близко к домам или вообще по участкам.

Это предусмотрено вторым этапом проекта МЦД. Первоначально предполагалось, что расширяемая ветка будет обходить поселок, рассказала “Ъ” одна из жительниц Лолита Матеу, но теперь, судя по текущему проекту (доступен в сети), новые пути проложат справа от действующей ветки в сторону области, при этом платформу «Шереметьевская» снесут, построив новую чуть в стороне. Обеспокоенность жителей усиливается уже начавшейся стройкой: на берегу канала имени Москвы уже появилась 200-метровая широкая насыпь, завезен песок, ближе к поселку вырубают просеку. В этом убедился и сам корреспондент “Ъ”. Уже сейчас в некоторых местах, рассказывает Лолита Матеу, расстояние от дач до путей составляет 20–30 м, и не ясно, где там можно построить еще два пути без сноса домов. В письме жители также выражают обеспокоенность возможной вырубкой исторической березовой аллеи и уничтожением памятника, установленного к 65-летию победы в ВОВ. «Как могут начинаться работы без утвержденного и опубликованного проекта? Хороший подарок к 75-летию победы!» — пишут жители. В письме они просят «провести комплексную экспертизу целесообразности строительства дополнительных путей», перенеся их, по возможности, на другую сторону от поселка.

“Ъ” удалось ознакомиться с ответами на обращения жителей. В подмосковном **Минтрансе** пояснили, что новые пути нужны для того, что поезда ходили с интервалом 5–6 минут не только в час пик (так будет в первое время), но и круглые сутки. От Москвы ответ прислал департамент строительства: в нем сказано, что заказчиком строительства является РЖД, сейчас лишь разрабатывается «проектная документация», в которой и определяют «окончательную трассировку путей». Документы подготовят в четвертом квартале 2020 года, рассказали в департаменте, но уже сейчас планируется установка шумозащитных экранов в тех местах, где шум будет чрезмерным (конкретные места не определены, ведутся «расчеты акустического воздействия»). В строительном ведомстве

заявили, что «в настоящее время работы по реконструкции Савеловского направления московской железной дороги не производятся», работы начнутся не раньше 2021 года.

Сейчас начаты «подготовительные работы к строительству моста через канал имени Москвы», уточнили “Ъ” в пресс-службе РЖД, подтвердив, что по остальным этапам документация еще разрабатывается.

Когда она появится, то ее согласуют «установленным порядком в соответствии с действующим законодательством», пообещали в РЖД. «Разрабатываемые проектные решения в районе остановочного пункта «Шереметьевская» не затрагивают памятник героям ВОВ,— заявили в компании.— В рамках проекта будут выполнены все мероприятия в части сохранения благоприятных экологических условий, ликвидации шумового воздействия и благоустройства прилегающей территории».

Скорее всего жители видели предпроектные решения, в которых «может быть что угодно», предположил в разговоре с “Ъ” глава общественного совета Минтранса России Михаил Блинкин. «По закону должен быть подготовлен проект планировки линейного объекта, который в обязательном порядке проходит общественные обсуждения,— пояснил господин Блинкин.— Когда документ появится, жителям обязательно нужно прийти на слушания и заявить о своих претензиях и опасениях». Во время обсуждения проекта планировки, отмечает Михаил Блинкин, власти будут вынуждены искать компромиссные решения. «И они вряд ли будут дешевыми, потому что новые пути на территории густонаселенной Московской области проложить очень сложно,— говорит он.— Снос домов, на мой взгляд, совсем крайняя и очень дорогая мера, к которой вряд ли кто-то прибегнет».

<https://www.kommersant.ru/doc/4140727#id1815275>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; АМУРСКИЙ ГПЗ И ТРАНССИБ СВЯЗАЛ ВТОРОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

Рабочее движение открыто по второму железнодорожному пути, связывающему площадку строительства Амурского газоперерабатывающего завода (ГПЗ) и Транссибирскую магистраль, сообщает объединенный пресс-центр амурского интегрированного проекта.

«Участок дороги протяженностью 460 метров используется для доставки возрастающего потока грузов на предприятие. Примыкание к путям общего пользования является одним из ключевых объектов масштабной железнодорожной инфраструктуры Амурского ГПЗ», - говорится в сообщении.

Железнодорожная инфраструктура Амурского ГПЗ включает железнодорожные станции Заводская-2 (расположена рядом с действующей станцией Усть-Пера в 17 км от стройплощадки) и Заводская (расположена рядом с площадкой Амурского ГПЗ), перегон между станциями протяженностью 12 км, железнодорожный мост через реку Большая Пера и путепровод через участок региональной автодороги.

ТАСС; 2019.10.25; «ТРЕЗВАЯ РОССИЯ» ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАТЬ ЧЕРНЫЙ СПИСОК ПЬЯНЫХ ДЕБОШИРОВ В ПОЕЗДАХ

Руководитель федерального проекта «Трезвая Россия» Султан Хамзаев написал письмо премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с просьбой создать черный список пассажиров, устраивавших пьяные дебоши в поездах. Согласно тексту письма, имеющегося в распоряжении ТАСС, предлагается запрещать нарушителям, попавшим в список, пользоваться общественным железнодорожным транспортом в течение года.

«На сегодняшний день у общества сформирован ясный запрос на ужесточение ответственности для лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения в общественных местах. Считаю необходимым ужесточение мер, направленных на снижение числа пьяных лиц, передвигающихся железнодорожным транспортом, -

говорится в обращении. - Предлагается внесение пьяных граждан в черные списки сроком на один год».

«Трезвая Россия» также предлагает в несколько раз увеличить размер административного штрафа за курение и распитие спиртных напитков. В частности, за нарушение запрета курения на отдельных территориях, в помещениях и на объектах с 500-1500 рублей до 5-8 тыс. рублей, распитие алкогольной продукции в запрещенных местах, а также за появление в общественных местах в состоянии алкогольного опьянения - с 500-1500 рублей до 5-30 тыс. рублей. Кроме того, в Кодексе РФ об административных правонарушениях (КоАП) хулиганство в транспорте предлагается выделить отдельной статьей.

«Предлагаемые ужесточения повлекут изменения в КоАП РФ, в Устав железнодорожного транспорта РФ. Предлагаемые черные списки для дебоширов позволят сформировать более ответственное отношение пассажиров к своему поведению, - говорится в тексте письма. - Дмитрий Анатольевич, прошу поддержать нашу инициативу и поручить проработать данные предложения **Министерству транспорта РФ**».

Согласно данным экспертно-аналитического центра «Трезвой России», с начала 2018 года сотрудниками поездных бригад было зафиксировано порядка 3,6 тыс. фактов курения, еще 4,9 тыс. пьяным пассажирам было отказано в посадке в поезд или они были высажены из него по пути следования. «Пьяные пассажиры несут угрозу и персоналу железнодорожных компаний. Так, только за первое полугодие 2019 года пострадало свыше 30 проводников, начальников пассажирских поездов, попытавшихся утихомирить буйных пассажиров», - говорится в обращении.

Подобная система уже существует в России. Так, в 2018 году российские авиакомпании получили право заносить пассажира в черный список после дебоша и отказывать ему в повторной перевозке.

<https://tass.ru/obschestvo/7043854>

ТАСС; 2019.10.25; КОНТРАКТ МЕЖДУ РЖД И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ДР КОНГО СОСТАВИТ \$500 МЛН

Подписанный на текущей неделе меморандум о сотрудничестве между ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и правительством Демократической Республики Конго (ДРК) открывает путь к заключению контракта на сумму в \$500 млн. Об этом, как сообщило в субботу агентство Bloomberg, заявил пресс-секретарь президента ДРК Касонго Мвема Ямба Ямба.

В меморандуме, подписанном 23 октября в Сочи на экономическом форуме Россия - Африка, стороны выразили заинтересованность в совместном сотрудничестве в сфере железнодорожного транспорта. РЖД и **Министерство транспорта** и путей сообщения ДР Конго подчеркнули, что намерены предметно изучить возможности сотрудничества по таким направлениям, как реализация проектов восстановления, модернизации и строительства железнодорожных линий на территории ДРК, перспективные проекты в сфере развития железнодорожной логистики, грузовых и пассажирских перевозок, а также обучение и повышение квалификации железнодорожников ДРК на базе российских профильных вузов.

Для реализации положений меморандума стороны создадут совместную рабочую группу экспертов.

Общая протяженность железных дорог в ДР Конго составляет 4 тыс. км, из которых 3,8 тыс. представляют собой узкоколейные. Электрифицировано 858 км дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/7049477>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/SMI-RZHD-i-DRK-mogut-zaklyuchit-kontakt-na-500-mln-2019-10-26/>

RNS; 2019.10.25; СПЕЦИАЛИСТЫ ПРОТЕСТИРОВАЛИ ПОДСВЕТКУ НА Ж/Д ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Специалисты протестировали подсветку на арочном участке железнодорожной части Крымского моста, сообщил инфоцентр «Крымский мост».

«На арочном участке железной дороги на один час включили 366 из 1178 светильников с белыми и красными диодами. Они установлены на своде арки и опорах под ней. Специалисты провели юстировку: световой поток энергосберегающих ламп направили на заданные проектом точки», — говорится в сообщении.

По словам ведущего инженера производственно-технического отдела подрядной организации Дмитрия Иванова, светильники настраиваются поэтапно. Аналогичная работа проводилась на автомобильной части с синими и белыми диодами.

«В конце года, после запуска движения поездов, фарватерный участок моста будет подсвечен в цвета российского флага», — отметил Иванов.

Суммарно архитектурная подсветка включает более 2 тысяч светильников на кронштейнах 18 видов и свыше 19 км кабельных линий.

<https://rns.online/transport/Spetsialisti-protestirovali-podsvetku-na-zhd-chasti-Krimskogo-mosta-2019-10-25/>

RNS; 2019.10.25; В РОССИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НАЗВАНИЯ «ПЛАЦКАРТ»

В России могут отказаться от названия «плацкарт», заявил гендиректор «Федеральной пассажирской компании» (ФПК) Петр Иванов. Об этом сообщает «РИА Новости».

«Иванов добавил, что пока сохраняются слова «купе» и «плацкарт», так как эти понятия фигурируют в большом количестве нормативных документов, но в будущем от наименования «плацкарт» могут отказаться», — говорится в заметке.

Иванов подтвердил ранее озвученные планы ввести четыре класса: бюджет, эконом, комфорт и бизнес. Эти наименования, по предварительным данным, появятся в январе 2020 года.

Глава ФПК также рассказал, что между новыми вагонами, которые по заказу ФПК производит «Трансмашхолдинг», не будет хлопающих дверей. По его словам, этого удалось добиться за счет перехода на двухвагонный сцеп.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-mogut-otkazatsya-ot-nazvaniya-platskart-2019-10-25/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ОТМЕЧАЕТ РОСТ КОНКУРЕНЦИИ СО СТОРОНЫ АВТОТРАНСПОРТА В СВЯЗИ С УЛУЧШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ДОРОГ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) - отмечает рост конкуренции со стороны автомобильного транспорта в связи с улучшением качества дорог.

«Сейчас у нас конкуренция со стороны персонального личного транспорта. Она гораздо выше, чем это было даже 10 лет назад. (Появляются - ИФ) новые дороги: М11 построили до Питера - сейчас можно за 6,5 часов доехать. Многие предпочитают уже ту дополнительную свободу, которую дает автомобильный транспорт», - заявил журналистам генеральный директор ФПК Петр Иванов в пятницу.

«Мы боремся (за пассажиров - ИФ). Прирастаем постоянно по пассажирообороту. Думаю, в этом году тоже закончим с ростом где-то в 2% с небольшим», - заметил он, говоря о ценовой политике компании.

«Что касается плацкартного сегмента - у нас потолок (3,5% - ИФ), и мы его не превышаем никогда. Мы можем регулировать (стоимость - ИФ) только скидками, в зависимости от сезона предоставляем (их - ИФ) где-то больше, где-то меньше. Более того, здесь, помимо контроля со стороны пассажиров, у нас еще есть Федеральная антимонопольная служба РФ, которая мониторит в постоянно режиме все наши тарифные решения. В

нерегулируемом (сегменте - ИФ) по купе (стоимость - ИФ) растет меньше в этом году. По купе меньше - 0,5% рост с начала года. Люкс вырос чуть побольше», - сказал Иванов. «По статистике средняя дальность поездки сейчас - 1 тыс. км. Она колеблется, в летний сезон чуть больше, доходит до 1,09 тыс. км - на юг едут с дальних расстояний. Зимой чуть меньше, потому что большая доля деловых поездок, которые короткие, ближе к 900 км. Что такое меньше тысячи - это ночная поездка», - сказал топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ СРЕДСТВ В РАМКАХ САРЕХ ФПК В 2020 Г. ПОЙДЕТ НА ЗАКУПКУ ВАГОНОВ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) - в 2020 году планирует направить большую часть средств в рамках САРЕХ на закупку нового подвижного состава.

«Мы (инвестиционную программу - ИФ) подготовили, (она - ИФ) в стадии согласования, мы ее подкорректируем. Основное - это закупка подвижного состава и восстановительный ремонт. Есть у нас опция по программе информатизации, по которой мы должны принять решения», - сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в пятницу.

«(Общий - ИФ) порядок (САРЕХ в 2020 г. составит - ИФ) 50-55 млрд руб. Предварительно около 37 млрд руб. - это приобретение нового подвижного состава и модернизация - 16 млрд руб. Это те цифры, с которыми мы планируем выходить (на утверждение советом директоров - ИФ)», - уточнил он.

Финансировать инвестиционную программу планируется за счет трех источников - амортизации, заемных средств и вноса ОАО «Российские железные дороги». В частности, по словам Иванова, компания планирует разместить облигации на 11 млрд руб.

«РЖД заложили 51,3 млрд руб. на трехлетку, в среднем по 15 млрд руб. Предполагается, что (эти средства - ИФ) будут внесены в уставный капитал. Это цифры долгосрочной программы развития (ДПР - ИФ), корректировки не будут глобальными. Базовые параметры будут вокруг этих цифр: в ДПР РЖД все цифры синхронизированы», - добавил он.

«С учетом того, что мы платим за тягу, за инфраструктуру, у нас по проекту бюджета было 118 млрд руб. на тягу и инфраструктуру по году, а по факту получится порядка 121 млрд (исходя из прогнозов - ИФ). Больше перевезли, плюс цены на дизтопливо, поэтому по тяге перебрали по сравнению с изначальным проектом. Больше делали новых назначений. Важно адаптироваться, иначе мы проиграем нашим конкурентам», - пояснил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ЗАПУСТИТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА С НОВЫМ КУПЕ И ПЛАЦКАРТОМ НА МАРШРУТЕ МОСКВА-БЕЛГОРОД

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) планирует запустить первые поезда с вагонами купе и плацкарта нового модельного ряда на маршруте между Москвой и Белгородом, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в пятницу.

«Что касается маршрутов, с конца ноября Москва - Белгород», - сказал он.

В поездах будет реализована новая концепция двухвагонного сцепа с герметичным переходом. «Во-первых, там, помимо всех дополнительных опций, которые у нас есть по техническому заданию в контракте, у нас есть еще герметичный переход, что особенно в зимних условиях создает максимум комфорта для пассажира. То есть хлопанье дверьми - вск это уходит. Двухвагонный сцеп позволяет переходить на малолюдные технологии, когда один проводник может обслуживать одновременно два вагона на каких-то направлениях», - отметил глава ФПК.

«Во-вторых, у нас вся электроника идет на мобильное устройство или гаджет, когда начальник поезда видит все параметры каждого вагона у себя. Это очень важно, потому

что во многом наличие проводника в вагоне обусловлено тем, что он должен контролировать параметры самого вагона: видеть нагрев бокса, температурный режим и т.д. Если всё это есть в электронном виде, то зрительного контакта проводника с приборной панелью уже не требуется», - добавил он.

Как сообщалось, ТМХ осенью планировал поставить ФПК первые вагоны проекта «2019», оборудованные душем, холодильником. «Первые купейные вагоны в сентябре, плацкартные в октябре и штабные в ноябре. В ноябре будут сформированы полноценные составы, которые будут ходить, имея в составе и плацкартные, и купейные, и штабные вагоны. То есть три первых поезда будут сформированы в ноябре», - говорил заместитель генерального директора по развитию пассажирского транспорта ТМХ Александр Лошманов.

РЖД планируют заменить плацкарт и купе новыми инновационными вагонами с улучшенными характеристиками. «Говоря о долгосрочной программе закупки пассажирских вагонов дальнего следования, прежде всего мы подразумеваем закупку инновационного подвижного состава. Это вагоны проекта «2019» и вагоны проекта «2020», - заявлял директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов. По его словам, вагон «2019» заменит существующие одноэтажные купейные вагоны.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК ХОЧЕТ ТИРАЖИРОВАТЬ ПРОЕКТ «ДЕТСКОЕ КУПЕ», ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ СЕРВИС В 2020 ГОДУ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) по результатам пилотного проекта готовит обновленную программу «детское купе», планирует запустить сервис с более комфортными условиями поездки для пассажиров с детьми в 2020 году, сообщил журналистам генеральный директор компании Петр Иванов.

«В поезде Москва-Анапа за период с момента, как мы объявили «детское купе», это было 22 августа 2019 года, у нас количество детей выросло на 50%. То есть это гораздо больше, чем в целом по стране. Значит, это востребовано, это точно нужно, поэтому мы точно совершенно «детское купе» будем продвигать и дальше, точно будем эту историю тиражировать», - сказал он.

«Мы сейчас можем сказать, что этот опыт скорее положительный, по крайней мере, по статистике, чем отрицательный. Дорабатывать его, безусловно, требуется, но количество таких поездов точно будет возрастать. И на следующий год мы отдельную программу по результатам этого эксперимента предложим», - сказал глава ФПК.

«Мы ее (программу - ИФ) немножко видоизменим, потому что и с точки зрения оформления, и с точки зрения наполнения были вопросы. «Детское купе» будет, но оно будет меняться. Другие игрушки, по-другому оформить (купе - ИФ), цвета, это все, чтобы сделать его user friendly. Было много споров на эту тему - вообще надо, не надо, а кто будет покупать билеты в это купе, а как они будут покупать, а какие-то конфликтные ситуации, еще что-то», - добавил Иванов.

Как сообщалось, пилотный проект «детское купе» был запущен в августе текущего года на маршруте Москва-Анапа. Для маленьких пассажиров был разработан дизайн интерьеров купе, нижние места обеспечены специальными устройствами для защиты ребенка от падения. В купе предусмотрены настольные игры и игрушки. ФПК планировала принять решение о целесообразности дальнейшего распространения нового сервиса после того, как специалисты проанализируют отзывы пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК РАССЧИТЫВАЕТ В 2020 Г ВВЕСТИ НОВЫЕ КЛАССЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ В БЮДЖЕТНОМ СЕГМЕНТЕ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) в 2020 году рассчитывает запустить новую линейку классов

обслуживания, в том числе бюджет и эконом-классы, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в пятницу.

«В 2020 году запускаем (новую линейку классов обслуживания - ИФ)», - сказал он, отметив, что запуск планируется в январе, но не в первых числах месяца.

По словам Иванова, для запуска потребует переходный период во время которого одновременно будут продаться билеты как в новые классы обслуживания, так и в купе и плацкарт. «В данном случае слишком большое количество нормативных документов, в которых фигурируют другие понятия. И чтобы адаптировать под нашу маркетинговую политику, уйдет достаточно много времени. Какое то время - переходный период», - сказал он.

«Нам бы хотелось уйти от плацкарта», - отметил топ-менеджер..

Как сообщалось, ФПК разрабатывает 4 новых класса обслуживания пассажиров: бизнес, комфорт, эконом и эконом-бюджет. Первоначально планировалось, что бюджетное предложение будет внедрено и протестировано с середины 2019 года на определенных маршрутах.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФПК РЕКОМЕНДУЕТ ПАССАЖИРАМ ПОЕЗДОВ УКАЗЫВАТЬ НОМЕР ТЕЛЕФОНА НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ СИТУАЦИЙ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) рекомендует пассажирам при покупке билетов оставлять свой номер телефона на случай непредвиденных ситуаций, сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов журналистам в пятницу.

«В кассе при покупке билета вас спрашивают - оставите вы номер телефона или нет, и у нас сейчас более 30% пассажиров оставляют номера телефонов. Поэтому, когда у нас какие ситуации происходят, которые требуют оповещения в поезде, мы можем конкретно пассажирам этого поезда направить sms. Конечно, (мы рекомендуем оставлять свой номер телефона - ИФ), - сказал он.

По его словам, в ФПК задумались об оповещении пассажиров о непредвиденных ситуациях после ЧП в Туапсе, когда в прошлом году был размыт участок на линии Сочи-Адлер. «Эта история очень многому нас на самом деле научила, и мы после этого случая стали пассажиров просить оставить номер телефона», - отметил Иванов.

«Вероятность того, что информация дойдет до каждого, она практически 100%, потому что люди все равно находятся в одном пространстве, и они общаются. И нам это во многом упростило работу с обращениями в таких экстренных ситуациях», - считает глава ФПК.

Все сообщения, которые диспетчеры ФПК рассылают пассажирам, автоматически приходят и ему, сказал топ-менеджер.

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2019.10.26; В ХЕЛЬСИНКИ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ВЫПОЛНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ БАЛЛАСТНЫМИ ВОДАМИ

В Хельсинки состоялась двусторонняя встреча представителей Российской Федерации и Республики Финляндия по вопросам выполнения Конвенции по управлению балластными водами.

Российскую делегацию возглавил директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий Костин. В состав делегации были включены представители Минтранса России и подведомственных Росморречфлоту организаций - ФГБУ «Морспасслужба», ФГБУ «АМП Балтийского моря», Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», а также ПАО «Российский регистр судоходства» и ОООР «Российская палата судоходства».

В состав финляндской делегации, которую возглавляла заместитель директора департамента министерства транспорта и связи Республики Финляндия Пайви Антикайнен, были включены представители данного министерства, а также Агентства транспорта и связи, ассоциации финских портов и финского исследовательского института по охране окружающей среды.

Как сообщает пресс-служба **Росморречфлота**, в ходе заседания делегации обсудили возможности применения концепции районов равного риска для Финского залива, что позволит выдавать судам изъятия в соответствии с Правилom А-4 Конвенции по управлению балластными водами, основываясь на положениях Руководства 2017 г по оценке риска согласно Правилу А-4 Конвенции (Р7). Основанием для проведения указанной работы являются биологические обследования российских и финских портов. Финская сторона проинформировала о проведении такой работы для основных портов Финляндии.

В ходе заседания состоялся обмен мнениями по вопросам применения положений Конвенции к специализированным судам, снижения выбросов парниковых газов с судов, последовательного выполнения требований Конвенции МАРПОЛ по содержанию серы в жидком судовом топливе с 1 января 2020 года, а также подготовки к выполнению Стандартов Уровня III по выбросам окислов азота с судов в районе Балтийского моря (вступают в силу с 2021 года).

Стороны выразили взаимную заинтересованность в совместной работе по вопросу о применении концепции районов равного риска для Финского залива и наметили планы дальнейшей работы. Достигнута договоренность о включении этого вопроса в повестку дня следующего заседания российско-финляндской смешанной комиссии по морскому судоходству, которое состоится в 2020 году в России.

<http://rus-shipping.ru/ru/flag/news/?id=38387>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ДВА КОРАБЛЯ ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА 1 МЛРД РУБ. ЗАЛОЖЕНЫ НА ВЕРФИ В ТАТАРСТАНЕ

Церемония закладки двух лоцмейстерских судов проекта BLV03 (ледовый класс Ice3) состоялась на АО «Зеленодольский завод имени А.М.Горького» в пятницу, сообщил «Интерфаксу» представитель верфи.

Кораблям присвоены названия «Александр Парфенов» и «Всеволод Пересыпкин» в честь бывших руководителей научных организаций АО «ЛенморНИИпроект» и АО «Центральный ордена трудового красного знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (ЦНИИМФ).

Суда строятся по программе строительства и модернизации гидрографического флота для ФГУП «Гидрографическое предприятие». Их планируется задействовать для проведения работ в акватории портов Северного морского пути в целях обеспечения безопасности мореплавания и развитию портовой инфраструктуры.

Согласно материалам системы «СПАРК-Маркетинг», контракт на строительство судов верфь заключила 1 июля, заказчиком выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта». Стоимость строительства первого (головного) судна составляет 537,8 млн рублей, второго - 471,3 млн рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО ПЕРЕДЕЛАЛО ТРИ ТАНКЕРА В МНОГОЦЕЛЕВЫЕ СУХОГРУЗЫ

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-флот» (МОЕХ: VFLT), Нижний Новгород, входит в UCL Holding) завершило переоборудование трех танкеров в многоцелевые сухогрузные суда, сообщает пресс-служба пароходства.

Переоборудование танкеров проекта 05074Т в 2019 году выполнило АО «Борремфлот» (Борский район, Нижегородская область, дочернее предприятие пароходства). Все три сухогрузных теплохода вышли после модернизации в первые коммерческие рейсы и в настоящее время выполняют перевозки металла из Череповца.

Эти конверсированные сухогрузные суда дедвейтом 5,45 тыс. тонн могут использоваться для перевозок генеральных и насыпных грузов, включая зерно, лес, гранулированную серу.

«Для АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» этот проект имеет особое значение, поскольку освоение специфики конверсионных работ и опыт крупной модернизации собственного флота позволяют судоремонтным предприятиям компании выполнять аналогичные заказы, вырабатывая оптимальные условия для продления безопасной и рентабельной эксплуатации судов», - отмечается в сообщении.

Основные характеристики судна: двухвинтовое грузовое судно, с двойным дном, двойными бортами, машинным отделением и рубками, расположенными в корме, четырьмя грузовыми трюмами, люковыми закрытиями сдвижного типа, носовым подруливающим устройством. Длина судна - 138,3 м, ширина - 16,7 м, высота борта - 5,5 м. Район плавания - внутренние водные пути РФ, прибрежные морские районы без совершения международных рейсов.

Управляющий директор «Волжского пароходства» Александр Шишкин на годовом собрании в конце мая текущего года сообщил, что UCL Holding принял решение о строительстве восьми новых сухогрузных теплоходов взамен выбывающего флота. Также он сообщил о планах переоборудования трех танкеров в сухогрузы. Каждое новое судно, которые планируется строить, стоит порядка 1 млрд рублей, затраты на реконструкцию - около 125 млн рублей.

«То есть мы к 2022 году вместо выбывших должны поставить три переоборудованных и восемь новых теплоходов», - сказал он.

В 2018 году в работе находилось 168 единиц флота «Волжского пароходства», из них на перевозках грузов эксплуатировались 146 судов. В декабре 2018 года с завершением процедуры присоединения компаний группы «В.Ф.Танкер» на баланс и в управление «Волжского пароходства» поступил наливной флот - 39 танкеров и 22 наливные баржи.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2019.10.28; ВЗЛЁДНАЯ ПОЛОСА: СЕВЕРНЫЕ АЭРОДРОМЫ СМОГУТ ПРИНИМАТЬ ТЯЖЁЛЫЕ САМОЛЁТЫ; АРМИРУЮЩИЕ СЕТКИ ПОЗВОЛЯТ СДЕЛАТЬ ВПП В АРКТИКЕ ВТРОЕ ПРОЧНЕЕ

Армирование льда сетками из базальта и стекловолокна позволит создавать безопасные арктические дороги и взлетно-посадочные полосы (ВПП), способные выдержать тяжелые самолеты. Новые материалы устанавливают на лед и заливают пресной водой. Помимо увеличения прочности они не позволят льду быстро разрушаться при появлении трещин. Это предотвратит возможную потерю оборудования, а также исключит человеческие жертвы среди полярников. Лабораторные испытания сеток планируется закончить в следующем году, после чего начнется их тестирование на арктических полигонах.

Скованные сетью

Лед давно используется в качестве конструкционного материала при строительстве северных дорог и переправ через реки. Для большей прочности его укрепляли с помощью хвой и опилок. Однако натуральные армирующие наполнители уже не соответствуют современным потребностям освоения Арктики. Ввиду отсутствия сухопутных дорог большая часть грузов на север отправляется по воздуху. Логистические возможности полярников ограничиваются характеристиками ледовых взлетно-посадочных полос, прочность которых не позволяет совершать на них посадку тяжелым самолетам.

Увеличить полезную нагрузку воздушных судов полярной авиации предложили российские ученые. Они разработали новые материалы для армирования льда, способные повысить его несущую способность в три раза.

— Мы используем сетки на основе базальта и стекловолокна, а также специальные нити, изготавливаемые как из натуральных компонентов (в частности, льна), так и из синтетических арамидных полимеров, — рассказал советник генерального директора Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов, академик РАН Вячеслав Бузник. — При этом конечный выбор используемого решения зависит от конкретных задач строительства и стоимости сооружения.

По словам ученого, армирующие материалы были подобраны таким образом, чтобы максимально укрепить лед. При этом выбор осуществлялся из 600 первоначальных вариантов, что потребовало большой экспериментальной работы, а также применения методов математического моделирования.

Просто добавь воды

Разработчики позаботились и об удобстве использования материала для строителей.

— Армирующие сетки и георешетки уже нашли широкое применение в дорожном строительстве и могут оказаться высокоэффективными при упрочнении льда, — отметил первый проректор Новосибирского государственного университета Сергей Голушко. — К тому же данные конструкции очень компактны, что делает их удобными при перевозке на дальние расстояния.

После доставки материала в район строительства его достаточно закрепить на льду, растянув по всей поверхности ВПП, а затем залить водой. Несущая способность полосы будет увеличена сразу после ее застывания. Кроме того, возможна установка материала в несколько слоев, что позволит создавать объемные конструкции с заданной прочностью. Она будет зависеть от количества пластов и их пространственной ориентации.

Но есть у технологии и ограничения — в частности, требуется пресная вода. Дело в том, что при замораживании соленого состава в ледовом массиве образуются области с рассолом, которые замерзают только при минус 50°C, что значительно ухудшает прочностные характеристики. С другой стороны, доступ к пресной воде в арктических условиях, как правило, имеется — для ее получения можно растопить поверхностный слой снега или воспользоваться близостью рек, если работы ведутся в прибрежной зоне.

Дорога жизни

Помимо повышения прочности льда армирующие элементы способны изменить характер его разрушения, если нагрузки превысят максимально возможные значения.

— При проезде по льду тяжелой техники образовавшиеся в нем трещины могут моментально разрушить весь массив, что не раз приводило к потере оборудования и человеческим жертвам, — пояснил Сергей Голушко. — Применение армирования может в корне изменить эту ситуацию, повысив безопасность функционирования арктических объектов.

По словам ученого, применение армированного льда может оказаться эффективным не только в ходе строительства взлетно-посадочных полос, но и при создании таких объектов инфраструктуры, как ледовые причалы, дрейфующие платформы для добычи полезных ископаемых и арктические дороги.

— При этом новые армирующие конструкции являются многоуровневыми, и поэтому их можно использовать несколько сезонов подряд — например, в тех местах, где нужно провезти тяжелый груз по относительно тонкому слою льда, — рассказал технический директор компании «Арктик Шельф Консалтинг» Николай Кубышкин. — Такие ситуации могут возникать достаточно часто, что делает новые разработки востребованными на практике.

Исследовательский этап работы, включающий лабораторные испытания, планируется закончить в следующем году, после чего специалисты приступят к тестированию материалов на полигонах.

<https://iz.ru/930861/aleksandr-bulanov/vzlednaia-polosa-severnye-aerodromy-smogut-prinimat-tiazhelye-samolety>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.10.28; ДОЛЕТИТ ЛИ ДРОН ДО ПОНЕДЕЛЬНИКА?; ЛЕГКИМ БЕСПИЛОТНИКАМ ЗАПРЕТИЛИ ЛЕТАТЬ БЕЗ УЧЕТНЫХ НОМЕРОВ

С этого понедельника легкие дроны и коптеры уже не имеют права подниматься в небо без учетных номеров. Отпущенный их владельцам срок для постановки на учет истек.

Под новые правила учета подпадают самые разные аппараты - и коптеры для выполнения профессиональных задач, и игрушки, и самодельные модели.

Главный критерий - максимальная взлетная масса от 250 граммов до 30 килограммов. Правила учета вступили в силу с 27 сентября «с целью обеспечения и организации безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения при использовании воздушного пространства России», пояснили «РГ» в **Росавиации**.

Владельцам беспилотников дали еще месяц на их выполнение. Нужно было направить заявление в **Росавиацию** с указанием контактов и данных о беспилотнике.

Учет нужен, чтобы мотивировать людей пилотировать аппараты аккуратнее, добавляет руководитель Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиасистем Глеб Бабинцев. Теперь можно сразу установить владельца дрона, если при его крушении будет причинен какой-то вред. Немало уже было случаев, когда беспилотники падали на автомобили, повреждали линии электропередач.

Конечно, если вред нанес неучтенный аппарат, найти владельца будет сложнее. Но когда найдут, отвечать он будет и за нанесенный урон, и за нарушение правил полетов.

Кстати, уже появилась система противодействия дронам, которая блокирует связь с владельцем и заставляет их мягко сесть в месте запуска (о ней «РГ» пишет в статье «Дроны не пройдут» на 7-й полосе).

«Естественно, полицейские не станут гоняться за каждым мальчиком с коптером», - говорит Бабинцев. Но если аппарат запускают в общественном месте, страж порядка теперь вполне может поинтересоваться учетным номером и проверить его действительность. Нет номера? Платите штраф: для физических лиц - две тысячи рублей, а для организаций - от 50 до 80 тысяч рублей. А если еще нарушено воздушное пространство, скажем, дрон летал у аэродрома, физлицо могут оштрафовать на 20 - 50 тысяч рублей, а компанию - на 200 - 300 тысяч. Но тут речь не идет о криминальном использовании дронов. Это уже сфера контроля органов безопасности.

А КАК У НИХ?

Управление гражданской авиации США требует регистрировать все беспилотники массой более 250 грамм. Полученный номер потом необходимо приклеить на свой аппарат. Процесс регистрации необременителен. Полеты запрещены рядом с аэропортами, военными базами, в национальных парках и других особых зонах, например над Вашингтоном. Что до разрешенных зон, то предварительных заявок на полет не требуется. Но коптер должен находиться в поле зрения пилота, а высота полетов ограничена 120 метрами. Запрещено летать над большими скоплениями людей, стадионами и местами масштабных ЧП.

В Италии действуют схожие ограничения. Потолок высоты здесь всего 70 метров, а для коммерческих полетов - 150 метров. Устройство должно весить менее 25 кг, его необходимо оснастить специальным знаком с информацией о владельце и идентификационной системе. Для запуска надо иметь страховку гражданской

ответственности. А полеты в коммерческих целях требуют разрешения и уплаты пошлины в 94 евро.

Нарушение правил полетов может повлечь ответственность вплоть до уголовной: наказание до 2 лет лишения свободы и штраф в размере до 500 евро.

Подготовили Игорь Дунаевский, Нива Миракян (Рим)

За сбитый дрон можно получить гражданский иск в суд

«Российская газета» опросила экспертов о том, что будет отныне с дронами-нарушителями. Оказалось, что правительственное постановление, прописывающее порядок регистрации беспилотников, вступило в силу раньше, чем появился закон, разрешающий сбивать тех, кто нарушает установленные правила. Законопроект, наделяющий силовиков полномочиями перехватывать управление беспилотниками и даже сбивать их, находится еще в Госдуме. Согласно документу, правоохранительные и силовые ведомства получают право пресекать полеты беспилотников в местах проведения массовых и публичных мероприятий, а также над критически важными объектами и потенциально опасными производствами и над элементами транспортной инфраструктуры. Пресечь полет беспилотника силовики смогут при проведении контртеррористических операций, оперативно-разыскных и следственных мероприятий. Новыми полномочиями наделят МВД, Росгвардию, ФСБ, Федеральную службу охраны и Службу внешней разведки. Но в действительности правоохранительные ведомства и спецслужбы сбивают дроны конечно уже и сегодня. Если решают, что от них может исходить угроза. Законопроект же призван легализовать и конкретизировать их действия. «Разумеется, силовые структуры и ранее привлекались для пресечения незаконных полетов, - соглашается ведущий эксперт в области беспилотных летательных аппаратов Денис Федутинов. - Но эта функция формально не была на них возложена, силовые структуры формально были ограничены в вопросах формирования штатов специалистов и их технического оснащения». «Что же касается обычных граждан, которые обнаружат над своим, допустим, дачным участком надоедающий дрон, то наиболее правильным в данной ситуации была бы фиксация самого полета. В дальнейшем эти материалы необходимо передать в правоохранительные структуры. В случае же самовольного сбивания подобных летательных аппаратов не исключены ответные иски со стороны их владельцев», - пояснил эксперт. «Что касается повреждения дрона, залетевшего на чужой участок, то, скорее всего, подобные споры будут решаться в порядке гражданского судопроизводства», - также считает адвокат Наталья Тарасова.

ТАСС; 2019.10.27; В РОССИИ ВСТУПИЛА В СИЛУ ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ

Переходный период для регистрации дронов и беспилотников массой от 0,25 до 30 кг заканчивается в воскресенье, с этого дня их регистрация в России станет обязательной.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе **Росавиации**, те, кто до 27 октября не успел направить заявление на постановку на учет беспилотного воздушного судна, могут направить ее в адрес **Росавиации** в любое время. «Правилами учета **Росавиации** не предоставлены полномочия по введению штрафных санкций за несвоевременную подачу заявлений», - уточнили в пресс-службе ведомства.

Однако, по словам генерального директора ассоциации «Аэронет» Глеба Бабинцева, штраф будет взиматься не за отсутствие регистрации у дрона, а за его полет.

«Владелец беспилотного ВС обязан поставить его на учет до полета. За непостановку на учет штрафа нет, но полет на неучтенном БВС будет квалифицирован как нарушение правил использования воздушного пространства. Отсюда и штраф до 50 тыс. рублей для физлиц и до 500 тыс. рублей для юрлиц», - сказал он.

По данным на 22 октября, согласно статистике **Росавиации**, на учет было поставлено более полутора тысяч беспилотников. В материалах агентства указывается, что с 27

сентября в **Росавиацию** было подано 3197 почтовых отправок 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. По оценке Бабинцева число беспилотников в коммерческом сегменте составляет около 2 тыс. штук, любительских квадрокоптеров - около 50 тыс.

Соответствующий закон об обязательной регистрации дронов вступил в силу 27 сентября, он предусматривал 30-дневный переходный период.

<https://tass.ru/ekonomika/7049771>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.26; ЧИСЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В РОССИИ ДРОНОВ К 2021 ГОДУ ДОСТИГНЕТ 20-25 ТЫСЯЧ

Число зарегистрированных в России дронов и квадрокоптеров с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов к 2021 году достигнет примерно 20-25 тысяч штук, заявил РИА Новости генеральный директор ассоциации «Аэронет», участник рабочей группы Национальной технологической инициативы AeroNet Глеб Бабинцев.

Правила учета беспилотных воздушных судов (БВС) максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, произведенных в РФ или ввезенных на ее территорию, правительство утвердило в конце мая. Они вступили в силу с 27 сентября. Полномочия по учету дронов возложены на **Росавиацию**. В течение 30 дней владельцы беспилотников, ввезенных в РФ или произведенных в РФ, должны были направить в **Росавиацию** заявление о постановке дронов на учет.

В середине октября **Росавиация** сообщила, что поставила на учет уже более 1,5 тысячи беспилотников. Всего с 27 сентября по 20 октября в **Росавиацию** поступило 3197 заявлений о постановке БВС на учет. Более 1,5 тысячи беспилотников было поставлено на учет, 31 было отказано, в основном из-за несоответствия заявлений установленным требованиям: нечитаемые сведения, отсутствие фото БВС, отсутствие СНИЛС, отсутствие заявления о постановке на учет, отсутствие даты рождения владельца БВС, подписание заявления не уполномоченным лицом.

По мнению Бабинцева, число зарегистрированных дронов к 2021 году достигнет 20-25 тысяч. «Думаю, 20-25 тысяч к концу следующего года учтется», - сказал он.

Эксперт отметил, что не ожидает резкого роста числа регистраций в ближайшее время. «Норма, которая обязывает ставить на учет через 10 дней после покупки или ввоза, фактически не работающая, непроверяемая, а главное - в ней нет смысла», - считает он.

«Важно, чтобы беспилотник был поставлен на учет до полета, как и установлено во всех странах. В первую очередь подали заявления те, кто занимается бизнесом с помощью БВС, примерное число заявлений на это и указывает. Небольшое число любителей, конечно, тоже подали заявки, но, в основном, те, кто не планирует летать сейчас, будут ждать. Те, кто покупал для себя, для хобби, для отдыха и красивых селфи, - кто-то будет ставить, но, в основном, любители будут ждать интернет-регистрации, бегать с бумагами не будут», - считает он.

Аналогичного мнения придерживается и член совета ассоциации «Аэронет» Юрий Чернышев. «Не думаю, что будет рост. Ввезенные на территорию РФ беспилотники, что находятся в торговой сети и на складах, маловероятно, что будут учитывать. На кого? На торговую сеть учитывать? Каждую упаковку вскрывать и потом клеить учетные знаки? Скорее всего, беспилотники будут учитывать сами владельцы после их приобретения, перед началом эксплуатации. О таких вариантах развития мы и предупреждали, когда обсуждали проект», - добавил он.

<https://ria.ru/20191026/1560243757.html>

ТАСС; 2019.10.25; В ФАС ЗАЯВИЛИ, ЧТО СТОИМОСТЬ АВИАКЕРОСИНА НЕ ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОГО ВЛИЯНИЯ НА АВИАРЫНОК

Текущая стоимость авиакеросина не оказывает негативного влияния на ситуацию на рынке авиаперевозок. Об этом журналистам сообщил замглавы ФАС Анатолий Голомолзин в кулуарах конференции «Антимонопольное регулирование России», организованной изданием «Ведомости».

«Если говорить о динамике цен, то с начала года произошло даже некоторое снижение цен на авиатопливо. Если год к году, то, может быть, было какое-то изменение, но оно плюс - минус инфляция. В этом смысле цены на топливо... в это время ситуация такова, что они не оказывают негативного влияния на общую ситуацию на рынке», - сказал он.

«В свое время, когда обсуждался вопрос с необходимостью поддержки авиакомпаний и так далее, было дано поручение рассматривать не только вопрос, связанный и не столько связанный с повышением цен на топливо, а совокупность мер о том, как вообще нужно стремиться к тому, чтобы была ситуация благоприятная на рынке авиаперевозок», - добавил Голомолзин.

В июне РБК со ссылкой на отчет Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) сообщил, что совокупный убыток российских авиакомпаний с января по март 2019 года составил 45,3 млрд рублей.

Ранее в пятницу «Ведомости» со ссылкой на источники писали, что **Минтранс** подготовил проект распоряжения правительства о выделении из резервного фонда 23 млрд рублей авиакомпаниям на компенсацию роста цен на авиакеросин в 2018 году. В экономическом обосновании, отправленном вместе с проектом распоряжения, указывается, что суммарный убыток авиакомпаний в 2018 году составил 53,9 млрд рублей, а их дополнительные расходы из-за роста цен на керосин - 58 млрд рублей. В 2018 году топливо, по данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, подорожало на 25%.

Говоря о других мерах, которые могли бы исправить ситуацию на рынке авиаперевозок, Голомолзин сказал: «Мы, в частности, говорили о необходимости, например, развития лоукостеров, мы говорили о необходимости развития чартерных перевозок для поддержки внутреннего туризма. Мы говорим о том, что нужно продолжать развивать региональные и местные перевозки, потому что они у нас... так это сложилось после 90-ых, что они существенно сократили свою долю и свои размеры. Правительство приняло целый ряд мер. Например, отменив НДС на перевозки без московского авиаузла и тем самым способствовать развитию».

Кроме того, по мнению представителя ФАС, необходимо принимать поправки в законодательство о несостоятельности и банкротстве, учитывая специфику авиаперевозок. «Такое законодательство существует в зарубежных странах и оно позволяет не банкротить компании, не уходить им с рынка, оно позволяет оздоравливать деятельность этих компаний», - сказал Голомолзин.

Одной из мер также является внедрение новых технологий. «На рынке авиаперевозок наряду с биржевой торговлей, которая сейчас развивается, мы планируем дополнительно развивать фьючерсную торговлю, индексы цен на московском авиаузле, а также, например, цифровой ТЗК в настоящее время развивается», - отметил Голомолзин.

Он также выразил надежду, что до конца года «Газпром нефть Аэро» и «Аэрофлот» создадут новую систему, позволяющую осуществлять заправку с применением цифрового ТЗК. «Когда одномоментно будет происходить и согласование объемов топлива между поставщиками топлива и авиакомпаниями и сразу же цепочка всех сопряженных мероприятий, в том числе, с расчетами между банками», - сказал замглавы службы.

«И совокупность этих мер должна способствовать улучшению ситуации в авиации», - заключил Голомолзин.

<https://tass.ru/ekonomika/7046589>

RNS; 2019.10.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЕРНУЛО НА ДОРАБОТКУ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ О КУРИЛКАХ В АЭРОПОРТАХ

Правительство России вернуло на доработку поправки Минздрава, подготовленные ко второму чтению законопроекта о курилках в аэропортах, сообщили RNS в пресс-службе правительства.

«Поправки были возвращены на доработку в министерство. В настоящий момент доработанный документ в аппарат правительства Российской Федерации не поступал», — сообщили RNS в пресс-службе.

Ранее газета «Известия» сообщала, что Минздрав подготовил поправки ко второму чтению законопроекта о возврате курительных комнат в аэропорты. По данным издания, министерство предлагает разрешить не более двух курилок в аэропорту, в также сделать их с изолированными помещениями с непрозрачными стенами, оборудовать вентиляционными системами и ставить курительные комнаты только в зонах, предназначенных для зарегистрированных на рейс пассажиров, которые прошли предполетный досмотр, либо для тех, кто следует транзитом.

Госдума приняла законопроект о возврате курительных комнат в первом чтении 16 июля.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-vernulo-na-dorabotku-popravki-k-zakonoproektu-o-kurilkah-v-aeroportah--2019-10-24/>

ТАСС; 2019.10.26; СМИ: КИТАЙСКИЙ ARJ21 ВЫПОЛНИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС ДО ВЛАДИВОСТОКА

Китайский гражданский самолет ARJ21 в субботу выполнил свой первый в истории полет по прямому международному маршруту, приземлившись во Владивостоке. Об этом сообщило Центральное телевидение Китая.

По его данным, авиалайнер в 16:05 по местному времени (11:05 мск) вылетел из аэропорта Тайпин города Харбина (Северо-Восточный Китай) и в 17:06 (12:06 мск) приземлился в точке назначения.

ARJ21 разработан Китайской корпорацией коммерческой авиации (COMAC) и рассчитан на перевозку от 78 до 90 пассажиров в зависимости от модификации. Дальность его маршрутов составляет от 2,2 тыс. до 3,7 тыс. км. Авиалайнер начал осуществлять коммерческие полеты в июне 2016 года, а в массовое производство был запущен в сентябре 2017 года.

Полеты по маршруту Владивосток - Харбин китайская авиакомпания Chengdu Airlines будет выполнять два раза в неделю по понедельникам и пятницам. Время в пути 1,5 часа. «В этом году мы сделали акцент на продвижение Владивостока среди китайских туристов, поток которых неуклонно растет. Аэропорт ведет постоянную работу по привлечению авиакомпаний из Китая <...> Всего в 2019 году аэропорт Владивостока привлек трех авиаперевозчиков КНР. Это Juneyao Airlines, Beijing Capital Airlines и теперь - Chengdu Airlines. Кроме того, во Владивосток традиционно выполняет рейсы крупнейший китайский перевозчик China Southern», - приводит пресс-служба аэропорта Владивостока слова директора по авиационной коммерции Александра Боброва.

Китайское направление является одним из самых популярных среди жителей Приморского края. За девять месяцев 2019 года прирост на рейсах в Китай составил 21%. На сегодняшний день Владивосток связан авиасообщением с восемью городами КНР.

<https://tass.ru/ekonomika/7048845>

ТАСС; 2019.10.25; «АЭРОФЛОТ» В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ УВЕЛИЧИТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ПО 20 МАРШРУТАМ В РФ И ЗА РУБЕЖ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» в своем зимнем расписании увеличит частоту полетов по 20 направлениям как внутри России, так и за рубеж. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«Главной особенностью наступающего зимнего сезона станет увеличение количества рейсов по целому ряду маршрутов в сравнении с летом», - сказал собеседник агентства. Речь, по его словам, идет о 20 направлениях во внутрироссийском сообщении, сообщении со странами СНГ и дальнего зарубежья.

Так, число рейсов из Москвы в Дубай увеличится с 21 до 28 в неделю, в Бангкок - с 7 до 14 рейсов, в Пхукет - с 5 до 15 рейсов. Кроме того, исходя из сезонного спроса пассажиров, до пяти рейсов в неделю увеличится частота полетов в Майами. По семь рейсов в неделю из российской столицы будет совершать «Аэрофлот» в Мале. Три рейса в неделю вместо прежних двух запланированы в зимнем расписании в Хошимин и Денпасар, а число рейсов в Коломбо вырастет с двух до пяти.

В сообщении со странами СНГ значительное увеличение частоты полетов запланировано в сообщении между Москвой и Минском: самолеты «Аэрофлота» по данному маршруту будут делать 42 рейса в неделю вместо прежних 35. Во внутрироссийском сообщении чаще станут летать самолеты из столицы в Волгоград (42 рейса вместо 35), Екатеринбург (70 рейсов вместо 63), Красноярск (28 рейсов вместо 21 прежних), Минеральные Воды (42 рейса вместо 35), Нижневартовск (21 рейс вместо 14), Оренбург (28 рейсов вместо 14), Ростов-на-Дону (56 рейсов вместо 28), Санкт-Петербург (154 рейса вместо 140), Сочи (84 рейса вместо 77), Челябинск (42 рейса вместо 35) и Уфу (56 рейсов вместо 49). Кроме того, «Аэрофлот» откроет семь собственных рейсов в неделю по маршруту Москва - Южно-Сахалинск в дополнение к ежедневной частоте дочерней авиакомпании «Россия».

«В общей сложности в зимнем расписании компания будет выполнять полеты по 149 направлениям в 53 странах, маршрутная сеть компании охватит 55 авиалиний на территории России, 17 пунктов в семи государствах СНГ и 77 направлений за рубежом», - отметили в пресс-службе. Здесь подчеркнули, что дополнительные возможности для пассажиров обеспечит сотрудничество перевозчика с авиакомпаниями-партнерами в рамках договоров «код-шеринга». Благодаря этому в маршрутной сети группы компаний «Аэрофлот» появятся еще 162 неповторяющихся маршрута в 19 странах.

Зимнее расписание вступит в силу 27 октября и будет действовать до 29 марта 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7046343>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; «ИРАЭРО» С 19 НОЯБРЯ ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ САРАТОВА В ЕКАТЕРИНБУРГ, МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ И СИМФЕРОПОЛЬ

Авиакомпания «ИрАэро» (базируется в Иркутске) с 19 ноября запустит регулярные рейсы из Саратова в Екатеринбург, Минеральные Воды и Симферополь, сообщила пресс-служба саратовского аэропорта «Гагарин».

Полеты Саратов-Екатеринбург (Кольцово) будут выполняться по средам и пятницам, а из Екатеринбурга в Саратов - по вторникам и четвергам.

Полеты Саратов-Минводы будут выполняться также по средам и пятницам, а в Симферополь - по вторникам и четвергам.

Рейсы будут выполняться на самолетах Sukhoi Superjet 100.

Ранее сообщалось, что «ИрАэро» в сентябре начала полеты из московского аэропорта «Домодедово» в Саратов. 19 ноября авиакомпания начинает регулярно летать из Саратова в Сочи.

В парке «ИрАэро», кроме SSJ-100, находятся три широкофюзеляжных самолета Boeing-777-200, которые ранее эксплуатировала ушедшая с рынка «ВИМ-Авиа», а также канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Iraero-obyavila-o-zapuske-reisov-iz-Saratova--2019-10-24/>

RNS; 2019.10.25; NORWEGIAN AIR ОПРОВЕРГЛА ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТА НА ПОСТАВКУ SUKHOI SUPERJET 100

Норвежская авиакомпания Norwegian Air провела ряд встреч с российскими властями и компанией «Сухой», но не заключала никакие обязывающие соглашения по покупке самолетов Sukhoi Superjet 100, сообщили RNS в пресс-службе авиаперевозчика.

«Мы подтверждаем, что у нас были встречи с российскими властями и авиастроительной компанией «Сухой», но мы не заключали никаких обязывающих соглашений», — сообщил RNS директор по связям с общественностью компании Филипп Олпорт.

Ранее принадлежащее Григорию Березкину РБК со ссылкой на источники сообщило, что производитель самолетов компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) подписала меморандум с авиакомпанией Norwegian Air о поставке 40 самолетов. В обмен на это, перевозчик просит предоставить ему льготы для полетов по транссибирскому маршруту.

<https://rns.online/transport/Norwegian-Air-opровергла-zaklyuchenie-kontrakta-na-postavku-Sukhoi-Superjet-100--2019-10-25/>

ИНТЕРФАКС; 2019.10.25; ФАС ЗАКОННО ПРОВЕРЯЛА ИРКУТСКИЕ ВЛАСТИ ПО ДЕЛУ О ВЫБОРЕ БЕЗ КОНКУРСА ИНВЕСТОРА ДЛЯ АЭРОПОРТА - РЕШЕНИЕ АПЕЛЛЯЦИИ

Девятый арбитражный апелляционный суд признал правомерными действия Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которая провела проверку в кабинетах аппарата губернатора Иркутской области Сергея Левченко в рамках дела о выборе инвестора для иркутского аэропорта. Жалоба аппарата губернатора на решение первой инстанции, поддержавшей ФАС, отклонена, свидетельствует картотека арбитражных дел.

Это процесс - один из нескольких, связанных с «аэропортовым» делом. Его антимонопольный регулятор возбудил в конце октября 2018 года, усмотрев признаки нарушения участниками проекта строительства нового терминала аэропорта Иркутска статьи 16 закона «О защите конкуренции» (запрещает сговор между органами власти и хозяйствующими субъектами).

Расследование началось после того, как власти Иркутской области без конкурса решили, что инвестором строительства нового терминала станет АО «Рампорт Аэро» (75% у нидерландской United Airports Management, 25% - у структуры «Ростеха»), а в эксплуатации будет участвовать холдинг «Новпорт» Романа Троценко. Позднее глава «Ростеха» Сергей Чемезов говорил в интервью «Ведомостям», что госкорпорация планирует получить 25% в проекте, 75% будет у компании «Система управления», которую он назвал структурой «Новпорта».

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Система управления» принадлежит Марьяне Чураковой. Антимонопольное расследование велось в отношении этой компании, структур Троценко (ООО «Инфраструктурная корпорация «Аеон», ООО «Новпорт», ООО «Новпорт холдинг»), АО «Рампорт аэро», ООО «Терминал Иркутск» (у «Рампорт аэро» - 25,01%, у «Систем управления» - 74,99%) и властей региона. Закончилось дело требованием расторгнуть все соглашения по строительству нового терминала в аэропорту Иркутска.

Материалы для этого расследования ФАС получила в том числе в ходе выездной проверки в декабре 2018 года в здании правительства Иркутской области (фактического владельца АО «Международный аэропорт Иркутск» - ИФ), затронувшей и помещения аппарата губернатора. В апелляционной жалобе власти настаивали, что проверка не могла проводиться в этих кабинетах, так как аппарат главы региона не входит в состав правительства. Однако суд, отклонив апелляцию, учел тот факт, что и аппарат, и

правительство, во-первых, находятся в одном здании, а во-вторых, сотрудники ФАС не изымали у чиновников документы, которые бы говорили о работе «непосредственно аппарата».

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для строительства и реконструкции действующего терминала, а в будущем - строительства нового аэропорта за пределами города.

Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), «Ростеха» и «Роснефти» (МОЕХ: ROSN), но проект так и не состоялся. В последние годы главными интересантами выступали «Новпорт», «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга и «Базовый элемент» Олега Дерипаски, которые ждали объявления так и не состоявшегося конкурса.

Теперь правительство региона собирается самостоятельно строить новый терминал, оптимизировав проект, заявил в начале октября Левченко.

Тем не менее, он оспаривает в Арбитражном суде Москвы незаконные, на его взгляд, предписания ФАС о расторжении соглашений на строительство нового терминала в аэропорту Иркутска. Требования губернатора объединены в одно дело с аналогичным заявлением от имени правительства Иркутской области.

Как следует из картотеки суда, рассмотрение дела состоится 26 ноября.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.25; ПРИМОРЬЕ ПОТРАТИТ ОКОЛО 200 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКА

Приморский край затратит около 200 миллионов рублей на ремонт пострадавших от паводка дорог, также региону выделены деньги на устройство дамб и очистку русел рек для борьбы с подтоплениями в будущем, сообщил глава края Олег Кожемяко.

Он отметил, что последствия паводка в Приморье не столь масштабны, как в ряде других регионов, например, в Иркутской и Амурской областях. В некоторых населенных пунктах края есть пострадавшие дома, приусадебные участки, также нанесен урон дорогам и сельхозугодьям, уточнил глава региона.

«Президент принял решение по поддержке аграриев - сельхозпредприятиям будут выплачены необходимые суммы. Также выделено **министерству транспорта**, и президент дал команду выделить необходимые денежные средства на ремонт дорог, мы 70 миллионов освоим в этом году, остальные порядка 130 – на следующий год», - заявил Кожемяко РИА Новости.

<https://ria.ru/20191025/1560198091.html>

[Вернуться в оглавление](#)