



Ежедневный мониторинг СМИ

30 ОКТЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2019.10.29; КАБМИН РФ ОБСУДИТ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА ПРАВОМ РЕГУЛИРОВАТЬ СТАТУС ПОЛЬЗОВАНИЯ Ж/Д ПУТЕЙ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.29; БЕЛЫЙ ДОМ ПОКРУТИТ ПОДШИПНИКИ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРЫ ОЦЕНЯТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ИХ ЗАМЕНЫ НА ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНАХ	4
РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; ТРУТНЕВ ВЫСКАЗАЛСЯ ПРОТИВ «ПЛОСКИХ» АВИАТАРИФОВ ДЛЯ ВАХТОВИКОВ В ДФО.....	6
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.10.29; ЯРОВАЯ НАПРАВИЛА В КАБМИН ЗАПРОС О ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПОДДЕРЖКЕ «ПЛОСКИХ» ТАРИФОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	6
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.30; ПЛОСКИЙ ТАРИФ ЗАКРУГЛЯЕТСЯ; ЧАСТЬ БИЛЕТОВ «АЭРОФЛОТА» НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОЖЕТ ПОДОРОЖАТЬ.....	7
ПРАЙМ; 2019.10.29; РОСПОТРЕБНАДЗОР КОНКРЕТИЗИРОВАЛ ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ АВИАШУМА.....	8
КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.10.29; ДЕВЕЛОПЕРЫ ТЯНУТСЯ ПОД КРЫЛО; ЗАЧЕМ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ГРАНИЦЫ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ.....	9
ТАСС; 2019.10.29; УТВЕРЖДЕНЫ СОСТАВЫ РАБОЧИХ ГРУПП «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ»	10
РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; ШЕРЕМЕТЬЕВО ИЩЕТ ЮРИСТОВ ДЛЯ ВЫКУПА БОЛЕЕ 120 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ У ВПП-3	10
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.29; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СУБСИДИРОВАТЬ РЕЧНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	11
ПРАЙМ; 2019.10.29; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНОЙ В ПЕРСПЕКТИВЕ ПРИВАТИЗАЦИЮ НМТП - ЗАММИНИСТРА	11
ТАСС; 2019.10.29; РОСАТОМ ОЖИДАЕТ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ К 2035 ГОДУ НА УРОВНЕ 120 МЛН ТОНН	12
ТАСС; 2019.10.29; РОСАТОМ: ИССЛЕДОВАНИЯ ЛЬДА НА СЕВМОРПУТИ БУДУТ ВЕСТИ 12 МАЛЫХ СПУТНИКОВ.....	12
ТАСС; 2019.10.29; РЖД ОЖИДАЮТ В 2019 ГОДУ РОСТА ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРОВ НА 8,5%, ДО 600 ТЫСЯЧ	13
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; МАКУРИН АЛЕКСЕЙ; 2019.10.30; КАК ДВА ПАЛЬЦА ОБ АСФАЛЬТ; В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ РОССИЯ ЗАНИМАЕТ 99-Е МЕСТО	13
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.30; ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ: АСФАЛЬТ ХОТЯТ УКРЕПИТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОМ; ТАКАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПОЗВОЛИТ В ТРИ РАЗА РЕЖЕ РЕМОНТИРОВАТЬ АВТОДОРОГИ	15
ТАСС; 2019.10.29; РЕГИОНЫ РФ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 91% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ	17
ТАСС; 2019.10.29; ДОРОЖНИКИ СДАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ АРХАНГЕЛЬСКУЮ И ВОЛОГОДСКУЮ ОБЛАСТИ	18

ТАСС; 2019.10.29; В ПОМОРЬЕ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ОТРЕМОНТИРОВАННОЙ ТРАССЕ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В КОТЛАС	18
ТАСС; 2019.10.29; В ПРИАМУРЬЕ НА ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТА РЕКОНСТРУИРОВАЛИ АВАРИЙНЫЙ МОСТ	19
ТАСС; 2019.10.29; В ПСКОВЕ ПЛАНИРУЮТ ВЧЕТВЕРЕ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО КАМЕР ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ДТП	19
ТАСС; 2019.10.29; ПУТИН В БУДАПЕШТЕ ОБСУДИТ С ПРЕМЬЕРОМ ВЕНГРИИ ДВУСТОРОННИЕ ВОПРОСЫ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕМЫ.....	19
ГУДОК; 2019.10.29; ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ.....	20
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.29; БОИ ПРОФЕССИОНАЛОВ	21
ГУДОК; 2019.10.29; КОЛЛЕДЖИ И ТЕХНИКУМЫ ЗАНЯЛИ СВОИ МЕСТА.....	23
ТАСС; 2019.10.29; ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч: ВВОДИТЬ ИЛИ НЕТ?.....	24
РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ДАСТ РОССИИ ЕЩЕ ОДИН ВЫХОД К ТИХОМУ ОКЕАНУ	26
ТАСС; 2019.10.29; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР НА ЯМАЛЕ ВЫПОЛНЕНА НАПОЛОВИНУ	31
ТАСС; 2019.10.29; «МОСТРОСТРОЙ 11» ПЛАНИРУЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ХМАО	31
РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; В СПЧ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОБМЕНА БУТЫЛОК НА ОПЛАТУ ПРОЕЗДА В МЕТРО	31
КОММЕРСАНТЬ; 2019.10.29; В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ СЧИТАЮТ, ЧТО УСТАНОВКА ФАНДОМАТОВ ТРУДНОРЕАЛИЗУЕМА ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	32
ТАСС; 2019.10.29; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПРОТЕСТИРУЮТ В ЦЕНТРАЛЬНЫХ РАЙОНАХ ПЕТЕРБУРГА В 2020 ГОДУ	32
ТАСС; 2019.10.29; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ОПРЕДЕЛИЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ»	33
КОММЕРСАНТЬ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2019.10.29; НОВУЮ СЕТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КУРСКА МОГУТ РАЗРАБОТАТЬ ДО КОНЦА ГОДА	34
ТАСС; 2019.10.29; ПРОЕКТ НОВОЙ ТРОЛЛЕЙБУСНОЙ ЛИНИИ В ЧИТЕ ПЕРЕДАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ.....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПРОЦЕНКО АЛЕКСАНДР; 2019.10.29; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ СОВРЕМЕННЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА С КОВОРКИНГ-ЗОНАМИ	35
ТАСС; 2019.10.29; ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ КОШИЦЕ ДО ВЕНЫ ПЕРЕШЕЛ НА СТАДИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ОБСУЖДЕНИЙ	35
РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; РЖД ОТКРЫВАЮТ ПРОДАЖИ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТОВ ЕЩЕ В ЧЕТЫРЕ ГОРОДА.....	36
ТАСС; 2019.10.29; САМАРСКИЙ НОЦ СОВМЕСТНО С РЖД ЗАЙМЕТСЯ ИННОВАЦИОННЫМИ РАЗРАБОТКАМИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	36
ТАСС; 2019.10.29; РЖД И «АПАТИТ» ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВОЗКАХ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ	37
ТАСС; 2019.10.29; ЕВРОСИБ И ОАО «РЖД» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ	37
ТАСС; 2019.10.29; «РЖД ЛОГИСТИКА» И АО «ФВК» БУДУТ РАЗВИВАТЬ СКЛАДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В «ВОРСИНО»	37
ТАСС; 2019.10.29; ОАО «РЖД» И ООО «УТА» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ	38

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.30; К СУДОСТРОЕНИЮ ПРИСТРОИЛИ СТРАТЕГИЮ; ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ДО 2035 ГОДА ПОЛНЫ НЕЯСНЫХ ОБЕЩАНИЙ	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.10.29; МАНТУРОВ НАЗВАЛ КОНЕЧНЫЕ ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ.....	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.10.29; ДО СТАМБУЛА РУКОЙ ПОДАТЬ; В ПОРТ СОЧИ В 2020 ГОДУ ЗАЙДУТ ШЕСТЬ ИНОСТРАННЫХ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ	40
ПРАЙМ; 2019.10.29; ГТЛК В 2019 Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ИЗ БЮДЖЕТА 4,9 МЛРД РУБ НА ЗАКУПКИ SSJ100, L-410 И ВЕРТОЛЕТОВ.....	40
ЛЕНТА.РУ; 2019.10.29; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕВЕЗЕТ ЛЫЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ БЕСПЛАТНО	41

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2019.10.29; КАБМИН РФ ОБСУДИТ НАДЕЛЕНИЕ МИНТРАНСА ПРАВОМ РЕГУЛИРОВАТЬ СТАТУС ПОЛЬЗОВАНИЯ Ж/Д ПУТЕЙ

Правительство РФ на заседании в среду рассмотрит законопроект, согласно которому **Минтранс России** получит полномочия принимать решения о переводе железнодорожных путей общего пользования в пути необщего пользования, следует из сообщения пресс-службы кабинета министров.

«Разработан проект федерального закона... в соответствии с которым уполномоченный правительством орган (**Минтранс**) принимает решения о переводе железнодорожных путей общего пользования в железнодорожные пути необщего пользования для постоянной эксплуатации и наделяется полномочием на установление соответствующего порядка, аналогичного процедуре закрытия железнодорожных путей общего пользования», - говорится в сообщении.

Действующим законодательством не предусмотрено правовых оснований для изменения статуса железнодорожных путей. По сообщению кабмина, в настоящее время владелец инфраструктуры при изменении назначения ж/д пути общего пользования должен пройти следующую процедуру: закрытие ж/д пути общего пользования, открытие нового пути необщего пользования после принятия такого пути в эксплуатацию.

Кроме того, правительство обсудит на заседании наделение федерального органа исполнительной власти по госконтролю в международных автомобильных перевозках полномочием по проведению контрольно-надзорных мероприятий на остановках, в том числе расположенных на автостанциях, автовокзалах, а также в местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международную автомобильную перевозку.

Как отмечается, в настоящее время контроль осуществляется только на стационарных и передвижных контрольных пунктах, что не позволяет в полном объеме контролировать соблюдение международного и российского законодательства, в том числе в части соблюдения требований отправки автобусов.

https://lprime.ru/state_regulation/20191030/830475319.html

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.29; БЕЛЫЙ ДОМ ПОКРУТИТ ПОДШИПНИКИ; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРЫ ОЦЕНЯТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ИХ ЗАМЕНЫ НА ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНАХ

Вице-премьеры **Максим Акимов** и Дмитрий Козак, по информации “Ъ”, могут выступить против перевода грузовых вагонов на кассетные подшипники на совещании 31 октября. Тем временем работа по переходу уже ведется. Так, Минпромторг готовится к заключению специнвестконтрактов с зарубежными производителями кассетных подшипников с целью локализации производства. По мнению отраслевых ассоциаций, это все же не гарантирует стопроцентной обеспеченности кассетными подшипниками всей отрасли к 2021 году.

Как стало известно “Ъ”, вице-премьер **Максим Акимов** намерен настаивать на пересмотре решения о форсированном переводе всего грузового парка РФ на кассетные подшипники с 2021 года. На 31 октября намечено совещание у вице-премьеров **Максима Акимова** и **Дмитрия Козака** по вопросу перехода на кассетные подшипники. На него приглашены Минпромторг, **Минтранс**, **Росжелдор**, Ассоциация производителей подшипников, Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) и другие

ассоциации. Источник, знакомый с позицией вице-премьера Максима **Акимова**, сообщил, что по итогам совещания решение о переходе может быть пересмотрено.

«Имея в активе статистически незначительное число технических неполадок по роликовым подшипникам — 6–7% от общего массива, непонимание операторов грузового подвижного состава в необходимости принудительной замены, отсутствие диалога с бизнесом при проталкивании решения на Совете по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества, необходимость ревизии принятого решения об обязательном переходе на кассетные подшипники с 2021 года очевидна»,— сказал он.

В аппарате Максима **Акимова** “Ъ” подтвердили факт готовящегося совещания, от других комментариев отказались. Не стали комментировать вопрос и в аппарате Дмитрия Козака, хотя, по словам двух источников “Ъ”, его позиция не противоречит мнению Максима **Акимова**.

Вместе с тем к внедрению кассетных подшипников уже началась активная подготовка. Так, Минпромторг собирается заключить специинвестконтракт (СПИК; соглашение, гарантирующее неизменность условий ведения бизнеса) с производителями кассетных подшипников с целью локализации их основных компонентов. Это следует из протокола совещания 22 октября у замглавы Минпромторга Александра Морозова (есть у “Ъ”). По итогам совещания департаменту сельскохозяйственного, пищевого и строительного машиностроения Минпромторга поручено к 15 ноября создать рабочую группу по подготовке СПИК. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что вопрос обсуждается, нормативно-правовой базы пока нет.

Как следует из протокола, производители подшипников — ООО «ЕПК-Бренко» (СП Евразийской подшипниковой компании и американской Brenco), ООО СКФ (завод шведской SKF в Твери) и ООО «Тимкен ОВК» (производство американской Timken и Объединенной вагонной компании в Ленобласти) — выразили готовность «к заключению СПИК 2.0 с локализацией наружных и внутренних колец, сепараторов и роликов». Также при заключении СПИК 2.0 они готовы довести производство (с нынешних 510 тыс. единиц) до 1,5 млн единиц совокупно, сообщает Минпромторг. Вместе с тем министерство обращает внимание на необходимость параллельного развития взаимосвязанных комплектующих (адаптеров, блокираторов и т. д.) при переводе вагонов на кассетные подшипники, для чего **Минтранс** должен подготовить предложения по внедрению разработанных адаптеров в старые тележки, а Минпромторг потом на его основе проработает вопрос организации производства необходимого количества адаптеров на предприятиях РФ. По данным ОАО РЖД, сегодняшняя степень локализации — 85% у Brenco и SKF и 40% у Timken.

В протоколе отмечается согласие Ассоциации производителей подшипников, ранее выступавшей категорически против перевода всего парка на кассетные подшипники, с этим переходом «с учетом заключения СПИК 2.0 и локализации производства». В документе также говорится о том, что «Русская сталь» и Совет потребителей ОАО РЖД, которые выступали против перехода, согласились, что заключение СПИК и планы по локализации снимают риски, связанные с санкционной политикой и отсутствием производственных мощностей.

При этом СОЖТ выразил протест против протокола, говорится в письме союза господину Морозову от 29 октября. Там говорится, что текст не согласован с участниками совещания и не отражает изложенных там позиций — не только СОЖТ, но и «Русской стали», Российской ассоциации производителей удобрений и Совета потребителей ОАО РЖД. В протесте отмечается, что в протоколе не учтены замечания о том, что не получен окончательный ответ о целях перевода парка на кассетные подшипники, а конкретное техническое решение этого перехода — наиболее дорогостоящее из всех возможных. Также отмечается, что одно лишь заключение СПИК 2.0 не снижает санкционного давления, поскольку сам факт заключения не гарантирует стопроцентной локализации на

территории РФ в принципе и к 2021 году в частности. В Ассоциации производителей подшипников говорят, что указанное в протоколе мнение исходило от СП с западными компаниями, а официальная позиция ассоциации в том, что сегодня предприятия РФ могут производить подшипники, превосходящие зарубежные по надежности, стоимости и качеству.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142058>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; ТРУТНЕВ ВЫСКАЗАЛСЯ ПРОТИВ «ПЛОСКИХ» АВИАТАРИФОВ ДЛЯ ВАХТОВИКОВ В ДФО

Людмила Щербакова. «Плоские» тарифы на авиаперелеты должны сохраняться для жителей дальневосточных регионов, но не для вахтовых рабочих, которых везут предприятия, заявил в среду на совещании в Магадане полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев.

Компания «Аэрофлот» продает авиабилеты в рамках собственной программы «плоских» тарифов. Билет по «плоскому» тарифу в экономический класс обслуживания по фиксированной цене может приобрести любой пассажир без каких-либо ограничений. В настоящее время «плоские» тарифы действуют на рейсах в/из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Калининград, Симферополь и в обратном направлении.

«Принципиально если говорить о позиции правительства, то совершенно откровенно скажу: конечно, мы заинтересованы, чтобы работу давали прежде всего местным жителям, кроме того, чтобы вы помогли тем людям, которые работают в рамках ваших проектов. Все-таки жить и работать здесь, извиняюсь, болтание между регионами за счет государства - с какой кстати? Вот поддерживать вахтовый метод у нас идеи не было. Поэтому надо посмотреть, я не знаю, как сейчас разделить потоки. Но принципиально, я считаю, что плоские тарифы не должны предоставляться для работников предприятий, летающих вахтовым методом. Если надо какое-то количество работников ввозить, возите за свой счет. Тут мы вам не товарищи», - сказал Трутнев.

<https://ria.ru/20191030/1560377666.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2019.10.29; ЯРОВАЯ НАПРАВИЛА В КАБМИН ЗАПРОС О ДАЛЬНЕЙШЕЙ ПОДДЕРЖКЕ «ПЛОСКИХ» ТАРИФОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Программе «плоских» тарифов на авиаперелеты по дальневосточным маршрутам необходимы дальнейшая поддержка и расширение, она имеет огромное социальное значение. Об этом говорится в письме заместителя Председателя Госдумы Ирины Яровой на имя вице-премьера **Максима Акимова**, сообщает пресс-служба депутата.

Парламентарий попросила вице-премьера, курирующего в кабмине вопросы транспорта, инициировать принятие Правительством решения о дальнейшей поддержке программы «плоских» тарифов и ее расширении, а также о дополнительном финансировании программы предоставления субсидий на авиаперелеты по дальневосточным маршрутам.

«Реализуемая в соответствии с поручениями Президента госполитика обеспечения доступности авиаперелетов по дальневосточным маршрутам в виде субсидирования авиаперевозок и применения «плоских» тарифов имеет огромное социальное значение», - подчеркнула Яровая.

По ее словам, жители Дальнего Востока обеспокоены противоречивой информацией в СМИ а также тем, что в настоящее время в авиакассах нет билетов по «плоским» тарифам. Реализуемая с 2015 года программа, указала Яровая, позволила дальневосточникам выезжать в центральную часть страны, стала стимулом к стабилизации социального и экономического благополучия региона.

В 2009 году по инициативе Ирины Яровой, поддержанной президентом Владимиром Путиным, был субсидирован тариф на авиабилеты для молодежи и пенсионеров Дальнего Востока. В 2018 году глава Правительства **Дмитрий Медведев** поддержал предложение вице-спикера по круглогодичному предоставлению субсидий на авиаперелеты по всем дальневосточным маршрутам и включение многодетных родителей, проживающих на Дальнем Востоке, в число граждан, имеющих право покупать билеты по субсидированным тарифам. Кроме того, парламентарий добилась, чтобы билеты по «плоским» тарифам стали «возвратными» с минимальным штрафом.

Яровая направила в кабмин запрос о дальнейшей поддержке «плоских» тарифов на Дальний Восток

<https://www.pnp.ru/social/yarovaya-napravila-v-kabmin-zapros-o-dalneyshey-podderzhke-ploskikh-tarifov-na-dalniy-vostok.html>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.30; ПЛОСКИЙ ТАРИФ ЗАКРУГЛЯЕТСЯ; ЧАСТЬ БИЛЕТОВ «АЭРОФЛОТА» НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОЖЕТ ПОДРОЖАТЬ

По данным “Ъ”, в правительстве обсуждается частичный переход на коммерчески обоснованный тариф для рейсов «Аэрофлота» между Москвой и Дальним Востоком. Дискуссии привели к тому, что **Минтранс** до сих пор не разрешил «Аэрофлоту» продавать билеты на 2020 год по убыточному для компании плоскому тарифу, и пассажиры не могут их купить. В **Минтрансе** утверждают, что в следующем году система с плоским тарифом не изменится. Но в дальнейшем изменения возможны, что в теории должно привести к появлению рейсов других авиакомпаний, которым сегодня летать на Дальний Восток невыгодно. На практике это едва ли произойдет, говорят эксперты — после ухода «Трансаэро» и «ВИМ-Авиа» выполнять регулярные рейсы на дальнемагистральных судах в России почти некому.

Минтранс прорабатывает модель перевозок «Аэрофлота» между Москвой и городами Дальнего Востока, при которой перевозчик сможет продавать часть билетов по коммерчески обоснованному тарифу. Об этом рассказали “Ъ” источники в авиаотрасли и подтвердил собеседник “Ъ” в Белом доме. Сейчас «Аэрофлот» продает билеты в регион в основном по плоскому тарифу (не зависит от сезона и уровня спроса, в компании неоднократно жаловались на убытки от его применения), а часть — по субсидируемому (для детей, студентов, пенсионеров и многодетных родителей).

Плоский тариф применяется «Аэрофлотом» с 2015 года. Сегодня билет туда-обратно из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Магадан стоит 22 тыс. руб. для «России» и 25 тыс. руб. для «Аэрофлота». Он, в отличие от льготного тарифа, не субсидируется из бюджета и является социальной нагрузкой на авиакомпанию.

Для открытия продаж билетов на следующий год по плоскому тарифу «Аэрофлот» ежегодно обращается в **Минтранс** — главный акционер авиакомпании в лице государства должен подтвердить право перевозчика продавать билеты ниже себестоимости. В предыдущие годы **Минтранс** всегда одобрял перевозчику плоский тариф не позже октября, но в этом году этого пока не произошло, из-за чего клиенты не могут купить билеты на 2020 год.

Система плоских тарифов, которую сегодня реализует компания «Аэрофлот», нуждается в совершенствовании. Она сегодня становится тормозом, сдерживающим развитие перевозок на Дальний Восток

По информации “Ъ”, «Аэрофлот», пытаясь ускорить решение вопроса, обратился к профильному вице-премьеру Максиму **Акимову**. Представитель господина **Акимова**

подтвердил “Ъ” получение письма, но его содержание не раскрыл. В «Аэрофлоте» не комментируют ситуацию.

В **Минтрансе** утверждают, что до конца года «Аэрофлот» получит одобрение на пролет в 2020 году только по плоскому тарифу. Система с частичным повышением цен за счет применения коммерческого тарифа в следующем году применяться не будет. «Рейсы на Дальний Восток планируют открыть авиакомпании «Икар» (аффилирована с NordWind) и «ИрАэро», — добавили в **Минтрансе**. При этом в министерстве не отрицают возможного введения коммерческого тарифа в последующие годы. Источники “Ъ”, знакомые с обсуждением вопроса в правительстве, утверждают, что окончательное решение еще не принято.

В «ИрАэро» напомнили, что с 2018 года компания «успешно выполняет полеты на B-777-200 из Москвы на Дальний Восток и обратно», и отметили, что рассматривают «возможность развития своей дальневосточной программы». В NordWind не ответили на запрос.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что группа «Аэрофлот» могла бы целесообразно совмещать перевозки и по субсидируемым тарифам, и по плоскому тарифу, и по коммерчески оправданным ценам. От «Аэрофлота» с его премиальным сервисом следует ожидать рыночного ценообразования, а «Россия» могла бы полностью взять на себя решение социальных задач, считает он.

Эксперт отметил, что сокращение предложения по плоскому тарифу не приведет к существенному увеличению провозных емкостей на прямых линиях между Москвой и дальневосточными городами. «ИрАэро», NordWind и «Икар» и так пытаются работать на этих направлениях, но размеров их флота недостаточно для полноценной конкуренции с группой «Аэрофлот», констатирует Олег Пантелеев. «После ухода с рынка «Трансаэро» и «ВИМ-Авиа» конкурентов у «Аэрофлота» на этих направлениях просто не существует, — говорит эксперт. — Широкофюзеляжный парк «ИрАэро» и NordWind больше нацелен на перевозки по туристическим направлениям».

<https://www.kommersant.ru/doc/4142084>

ПРАЙМ; 2019.10.29; РОСПОТРЕБНАДЗОР КОНКРЕТИЗИРОВАЛ ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ АВИАШУМА

Роспотребнадзор утвердил единый для всей России подход к оценке уровня авиационного шума, при этом сами нормативы не изменились, а был конкретизирован порядок применения правил, сообщили в пресс-службе ведомства.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил в десятидневный срок доложить ему о введении единого регулирования для аэропортов московского авиаузла по приаэродромным территориям. На совещании у **Медведева** обсуждался вопрос о формировании приаэродромных территорий. Замглавы **Минтранса Александр Юрчик** сообщил, что ведомство выявило проблемы в федеральном законе о защите конкуренции и различные ведомственные подходы к установлению приаэродромных территорий.

«Роспотребнадзор разработал и утвердил единый для всей территории Российской Федерации подход к расчетам и оценке уровней авиационного шума по эквивалентному уровню. При этом сами нормативы уровней шума остаются прежними. Таким образом, Роспотребнадзор не установил новые требования, а конкретизировал порядок применения уже существующих при разработке проектов приаэродромных территорий», - говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что при обосновании размеров приаэродромных территорий принципиально важно учитывать еще и загрязнение атмосферного воздуха, электромагнитное излучение, а также оценки риска здоровью населения с учетом интенсивности полетов и траектории взлета, посадки.

При определении приаэродромной территории должна также учитываться перспектива развития аэродрома, подчеркнули в пресс-службе.

«Более трети российских аэродромов уже оформили все документы и получили положительные санитарно-эпидемиологические заключения, согласовывающие проекты решений об установлении приаэродромных территорий», - отметили в Роспотребнадзоре.

КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2019.10.29; ДЕВЕЛОПЕРЫ ТЯНУТСЯ ПОД КРЫЛО; ЗАЧЕМ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ГРАНИЦЫ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Застройщикам разрешат строить рядом с аэропортами, предварительно оценив вред здоровью граждан. **Дмитрий Медведев** поручил смягчить методику оценки уровня шума от пролетающих самолетов, пишет газета «Ведомости». Таких поправок давно ждут девелоперы — им будет легче работать вблизи аэропортов. Но те, кто живет рядом со взлетно-посадочными полосами, недовольны: они и так страдают от шума. Застроят ли земли вокруг аэропортов? Разбирался Иван Корякин.

Поручение **Дмитрия Медведева** — это лишь часть многолетнего конфликта вокруг приаэродромных территорий, где столкнулись интересы чиновников, аэропортов и застройщиков. Эти ПАТы радиусом в 30 км занимают чуть ли не половину московской области. **Минтранс** предлагает сократить размеры этих территорий. Смягчение нормативов по уровню шума — один из шагов.

Теперь его будут оценивать не по максимальному показателю, а по эквивалентному, то есть по среднему значению в течение дня и ночи. А значит, девелоперам будет гораздо легче работать. Так застройщики смогут выполнить и национальный проект, говорит партнер группы компаний PIN **Дмитрий Котровский**: «Для девелоперов, у которых в портфелях есть земельные участки, это, безусловно, очень хорошая новость, и не без их подачи настолько высоко вынесено это решение. То, что пытаются принять, конечно, позволит им капитализировать эти земельные участки, а не “похоронить” их. Если не делать эти послабления, то в таких двух крупнейших регионах, как Москва и Московская область, в рамках национального проекта будет достаточно сложно выполнить показатели, потому что других-то земель нет».

Аэропортам важно как можно скорее определиться с границами приаэродромных территорий, так как над ними нависла угроза невыплаты триллионных компенсаций жителям и компаниям, которые находятся в санитарно-защитных зонах аэродромов. Главное — быстрее установить правила, говорит исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов **Сергей Никотин**: «Если сейчас будут изменены СНиП, и шум будут оценивать по эквиваленту, мы не против.

Надо просто выполнить действующий закон, посчитать и установить границы приаэродромных территорий».

Кто точно против, так это жители ближайших к аэропортам территорий. “Ъ FM” рассказывал о проблемах в московском Митино: полгода назад Шереметьево изменил траекторию полетов, после чего лайнеры стали набирать высоту прямо над жилыми домами. Роспотребнадзор фиксировал превышение уровня шума, правда, местным жителям это пока не помогло. Но с переходом на смягченные правила подсчета может получиться так, что страдающим от самолетов просто не будет к чему апеллировать. Проблемы в Митино остаются, говорит местный житель **Дмитрий**: «Мы все находимся в этих пыточных условиях и ничего просто не можем сейчас сделать.

Кроме того, что уровень шума невыносим, начинает керосином пахнуть.

И, плюс, мы знаем, у нас есть вероятность падения этих самолетов, так как самое опасное время полета — это на взлете и посадке».

Правда, до сих пор непонятно, что покажут итоговые замеры шумов по новой схеме. Ведь среднее значение зависит от интенсивности полетов, а она растет: над тем же районом

Митино после открытия третьей полосы в Шереметьево лайнеры стали пролетать каждые две минуты. И будут ли закладывать такие риски девелоперы — неизвестно. Но застроить кукурузные поля им теперь станет легче.

Проект Роспотребнадзора об уровне шума пока проходит антикоррупционную экспертизу. Она завершится 30 октября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141619>

ТАСС; 2019.10.29; УТВЕРЖДЕНЫ СОСТАВЫ РАБОЧИХ ГРУПП «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ»

Подкомиссия по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти утвердила составы 41 рабочей группы по реализации механизма «регуляторная гильотина». Также утвержден порядок их работы.

Члены рабочих групп в рамках своей деятельности будут участвовать в формировании новых структур регулирования, подготовке проектов нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования, а также других документов в соответствующих сферах общественных отношений. Деятельность участников рабочих групп будет направлена как на оценку входящих положений от госорганов, так и на подготовку собственных предложений, касающихся всех механизмов контроля, начиная от новой структуры регулирования и заканчивая конкретными обязательными требованиями.

«Деятельность рабочих групп должна стать своего рода навигатором законодательной активности по «регуляторной гильотине». Мы рассчитываем, что благодаря широкой дискуссии профильных специалистов (более 700 человек) удастся создать законодательство, способное обеспечить прозрачные и понятные правила поведения, отвечающие современным реалиям», - сообщила **директор Департамента регуляторной политики Правительства РФ Екатерина Салугина-Сороковая**.

Среди созданных рабочих групп, хочется отметить группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сферах автомобильного транспорта, железнодорожного транспорта, водного транспорта, воздушного транспорта. В данные группы вошли представители **Минтранса** России, **МВД**, **Росавтодора**, транспортных союзов и ассоциаций, а также ведущих отраслевых предприятий. Сопредседателем рабочих групп по всем видам транспорта (кроме воздушного) назначен руководитель **Ространснадзора Виктор Басаргин**. Сопредседателем рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере воздушного транспорта назначен руководитель Росавиации **Александр Нерадько**. На сайте Правительства РФ опубликованы полные составы рабочих групп.

РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; ШЕРЕМЕТЬЕВО ИЩЕТ ЮРИСТОВ ДЛЯ ВЫКУПА БОЛЕЕ 120 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ У ВПП-3

Международный аэропорт Шереметьево проводит тендер на предоставление юридических услуг по сопровождению выкупа земельных участков в деревнях Перепечино и Дубровка у новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3), следует из материалов на портале госзакупок.

«Запрос предложений в электронной форме на право заключения договора на оказание юридических услуг по сопровождению выкупа 121 земельного участка и расположенных на них объектов недвижимого имущества, расселению и сносу объектов недвижимого имущества и объектов благоустройства, находящихся на территории деревень Перепечино и Дубровка Солнечногорского района Московской области», - говорится в заявке.

Исполнителя планируется определить 18 ноября, заявки от претендентов принимаются по 8 ноября. Начальная (максимальная) стоимость контракта - 12,5 миллиона рублей.

Третья ВПП «Шереметьево» была введена в эксплуатацию 19 сентября. Подмосковное управление Роспотребнадзора обратилось с просьбой к властям Подмосковья как можно скорее расселить жителей близлежащих к ВПП-3 деревень Дубровка и Перепечино, так как, по мнению ведомства, проживание на территории санитарно-защитной зоны аэропорта сокращает продолжительность жизни на три-пять лет. Глава Росавиации **Александр Нерадько** в свою очередь заявлял, что выкуп участков, расположенных вблизи новой взлетно-посадочной полосы «Шереметьево», может завершиться в течение двух лет.

<https://realty.ria.ru/20191029/1560350603.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.29; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СУБСИДИРОВАТЬ РЕЧНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Минтранс прорабатывает возможность субсидирования речных межрегиональных пассажирских перевозок на Дальнем Востоке и Сибири. Как сообщил **замминистра** транспорта **Юрий Цветков**, этот вопрос уже обсуждался с депутатами Госдумы. Субсидии могут получить 15 регионов.

«Мы регулярно встречаемся с коллегами из Госдумы из комитета по транспорту, есть группа депутатов, которые заинтересованы в этом вопросе. Они считают, что необходимо по аналогии с воздушным транспортом, которому субсидируют перевозки между отдельными районами РФ, ввести такие же перевозки для каких-то социально значимых районов Сибири, Дальнего Востока, субсидирование таких перевозок пассажиров по реке», — сказал господин **Цветков** (цитата по ТАСС). По его словам, министерство направило запросы о пассажиропотоке и перспективных направлениях, чтобы просчитать необходимые суммы на выполнение инициативы.

Напомним, министр энергетики Александр Новак сообщил, что российские власти хотят отсрочить применение вступающего в силу международного регламента ИМО 2020 по ограничению уровня серы в судовом топливе для внутренних перевозок до 2024 года. По его словам, новые правила «приведут к резкому скачку цен на топливо для речных судов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4142144>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7058461>

ПРАЙМ; 2019.10.29; МИНТРАНС РФ СЧИТАЕТ ВОЗМОЖНОЙ В ПЕРСПЕКТИВЕ ПРИВАТИЗАЦИЮ НМТП - ЗАММИНИСТРА

Минтранс РФ считает возможной в перспективе приватизацию 20% акций в Новороссийском морском торговом порту (НМТП), но при таких решениях взвешивается позиция нескольких ведомств, сообщил журналистам **замминистра** транспорта РФ - руководитель **Росморречфлота Юрий Цветков**.

«Существует государственная программа приватизации, которая корректируется ежегодно, пересматривается. Почему нет - можно в перспективе рассмотреть вопрос приватизации, так же, как и других объектов», - сказал **Цветков**, отвечая на вопрос, считает ли **Минтранс** возможной приватизацию НМТП.

«Комплексное решение не **Минтранс** только принимает. Взвешивается позиция нескольких ведомств: и Минфина, и Минэкономразвития, и других. Минфин, как правило, ... выступает более с таких рыночных позиций, чтобы объекты были приватизированы. Не только НМТП, но и другие объекты», - добавил **Цветков**.

Группа НМТП - третий портовый оператор Европы и лидер на российском стивидорном рынке по объему грузооборота. В состав группы входят два крупнейших порта России - Новороссийск на Черном море и Приморск на Балтийском, а также порт Балтийск в

Калининградской области. «Транснефть» в 2018 году консолидировала контрольный пакет акций НМТП, ей принадлежит 62% акций ПАО «Новороссийский морской торговый порт», Росимуществу - 20% акций, структуры РЖД владеют 5,3% НМТП. Остальные акции порта находятся в свободном обращении.

ТАСС; 2019.10.29; РОСАТОМ ОЖИДАЕТ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ К 2035 ГОДУ НА УРОВНЕ 120 МЛН ТОНН

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) к 2035 году ожидается в объеме 120 млн тонн ежегодно - такая цифра заложена в разрабатываемую стратегию Минвостокразвития, сообщил журналистам во вторник в Мурманске директор департамента развития СМП и прибрежных территорий госкорпорации «Росатом» Максим Кулилко.

Ранее президент России **Владимир Путин** поставил задачу обеспечить грузоперевозки по СМП на уровне 80 млн тонн к 2035 году.

«К 2035 году при оптимистическом раскладе будет грузопоток порядка 120 млн тонн», - сказал он.

Кулилко отметил, что такой объем будет достигнут при законодательном введении налоговых льгот и преференций для разработчиков месторождений нефти в Арктики, вопрос который сейчас обсуждается. «Если сейчас будут формализованы налоговые льготы и преференции, в первую очередь по нефти в Арктической зоне, это будет реалистичный прогноз», - сказал он.

Как ранее сообщал ТАСС губернатор Мурманской области Андрей Чибис, только через порт Мурманск планируется обеспечить к 2035 году перевалку ежегодно 60 млн тонн грузов. Для реализации этого в Кольском заливе реализуется проект строительства Мурманского транспортного узла - круглогодичного морского хаба.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-k-2035-godu-mozet-dostic-120-mln-tonn---rosatom>

ТАСС; 2019.10.29; РОСАТОМ: ИССЛЕДОВАНИЯ ЛЬДА НА СЕВМОРПУТИ БУДУТ ВЕСТИ 12 МАЛЫХ СПУТНИКОВ

Мониторинг ледовой обстановки на Северном морском пути (СМП) будут вести 12 малых спутников, которые создаются Роскосмосом совместно с Росатомом. Об этом сообщил во вторник в Мурманске **директор департамента** развития СМП и прибрежных территорий госкорпорации «Росатом» Максим Кулилко.

«Активно сейчас занимаемся с Роскосмосом по созданию спутниковой группировки <...> из 12 малых спутников, которые позволят проводить исследования льда», - сказал он на заседании общественного совета по вопросам безопасного использования атомной энергии в Мурманской области.

Как ранее сообщала пресс-служба холдинга «Росэлектроника» (входит в Ростех), спутники станут частью комплексной системы спутникового мониторинга метеорологической и ледовой обстановки на Северном морском пути. Она будет состоять из сети станций приема, регистрации и обработки информации от космических аппаратов и радиометеорологических центров «Торос», единого центра сбора информации и системы спутников связи, обеспечивающей высокоскоростной обмен данными между элементами системы.

В настоящее время мониторинг условий судоходства в арктических районах осуществляется с одновременным использованием общедоступных космических аппаратов различных систем, при этом используемый спутниковый дивизион территориально не охватывает всю акваторию Северного морского пути и предоставляет данные в разных форматах.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/issledovania-lda-na-sevmorputi-budut-vesti-12-malyh-sputnikov---rosatom>

ТАСС; 2019.10.29; РЖД ОЖИДАЮТ В 2019 ГОДУ РОСТА ТРАНЗИТА КОНТЕЙНЕРОВ НА 8,5%, ДО 600 ТЫСЯЧ

«Российские железные дороги» (РЖД) ожидают, что в 2019 году объем перевозок транзитных контейнеров по сети достигнет 600 тысяч единиц. Об этом на пленарной сессии форума PRO//Движение.1520 сообщил генеральный директор компании Олег Белозеров.

«В прошлом году мы перевезли 553 тыс. транзитных контейнеров. В этом году мы планируем перевезти более 600 тысяч контейнеров, к 2025 году у нас задача, поставленная президентом, - 1 млн 700 тысяч. Уверен, что эта цифра будет достигнута. Думаю, что даже, может быть, она будет и больше, поскольку все предпосылки созданы», - сказал глава РЖД.

Увеличение объема контейнерных перевозок в 4 раза к 2024 году предусмотрено майским указом президента РФ.

По итогам 2018 года перевозки контейнеров на сети РЖД во всех видах сообщения выросли на 14%, до 4,5 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-ozidaut-v-2019-g-rosta-tranzita-kontejnerov-na-85-do-600-tys>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; МАКУРИН АЛЕКСЕЙ; 2019.10.30; КАК ДВА ПАЛЬЦА ОБ АСФАЛЬТ; В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ РОССИЯ ЗАНИМАЕТ 99-Е МЕСТО

В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ДОРОГ, СОСТАВЛЕННОМ В 2019 Г. К ВСЕМИРНОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ФОРУМУ В ДАВОСЕ, РФ ЗАНЯЛА 99-Е МЕСТО ИЗ 141. В ЧЁМ ПРОБЛЕМА - В НЕХВАТКЕ ДЕНЕГ ИЛИ НЕУМЕНИИ СТРОИТЬ?

Почему в России дороги хуже, чем в других странах

МИФ О ДОРОГОВИЗНЕ

Проблемы в российском дорожном хозяйстве чаще всего объясняют плохим финансированием. Лучше всего выделяются деньги на федеральные трассы, и нормативам **Росавтодора** соответствуют 78% их протяженности. Региональные дороги, по оценкам экспертов, до последнего времени финансировались в 6 раз хуже, чем нужно, - и из них до нормативного уровня дотянули пока только 43%. Но эксперты говорят и другое: более высокое качество строительства и ремонта автотранспортной сети можно обеспечить даже на те деньги, которые дорожники получают сегодня. Уникальная дороговизна российских дорог - это миф.

«По нашим оценкам, средняя стоимость дорожного строительства в России сопоставима с Европой, США и Канадой, но больше, чем в Индии и Китае (см. инфографику), - рассказывает старший научный сотрудник Центра экономики транспорта ВШЭ Екатерина Решетова. - При этом напрямую сравнивать затраты в разных странах нельзя: везде разная методика расчета стоимости строительства. Сильно колеблется ставка НДС - от полного отсутствия в США до 20% в РФ. На 5-6% увеличивает стоимость стандартных работ, выполняемых зимой, холодный российский климат. Но не это главное. В отличие от Северной Америки и Евросоюза в России в сметную стоимость включаются затраты на подготовку территории, по которой пройдет дорога, - это выкуп земли, перенос инженерных коммуникаций, компенсация за вырубку леса и снос зданий, оформление права на владение участком. В проектах федерального уровня, реализуемых в городах, такие затраты достигают до 34% всей стоимости объекта».

В результате самые большие усилия строительные подрядчики зачастую тратят не на дорогу как таковую, а на согласование всех интересов, которые затрагивает ее появление. Самый скандальный проект последних лет - Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД), строящаяся в нескольких десятках километров от Москвы. Получив огромные бюджетные деньги, госкомпания «Автодор» не сумела в назначенный срок привлечь частных

инвесторов, в партнерстве с которыми ведется строительство. Первоначальная смета ЦКАД, составлявшая 300 млрд руб., уже выросла на 16 млрд руб., и теперь «Автодор» просит у бюджета еще 44 млрд руб. для ликвидации «узких мест». А корень проблем - в ошибках проектировщиков и неверной оценке стоимости изъятия земель. «В США, например, такое в принципе невозможно, - утверждает Решетова. - Там государственные ассигнования на строительство дороги выделяются только в том случае, когда заинтересованный штат или город за свой счет уже подготовил для нее территорию.

В России такой же порядок был установлен постановлением правительства 2013 г., но пока эта норма «бумажная».

ЧТО МЕШАЕТ СНИЖАТЬ РАСХОДЫ?

Каждая дорога к тому же сооружение уникальное. В российском своде строительных норм и правил только описание факторов, определяющих затраты на каждом конкретном участке автодороги, занимает больше сотни страниц. Рост количества полос и ширины трассы, трудности климата и рельефа, высокая плотность застройки территории, необходимость сооружать мосты и туннели - все это может в разы увеличить стоимость 1 км строительства. И если нет четких стандартов, позволяющих понять, оправдан или нет рост затрат, поле для ошибок и злоупотреблений широкое. «Завышение расходов - обычное дело, - признает Решетова. - Нормы и расценки на дорожные работы, действующие в России, безнадежно устарели, не учитывают современные технологии. Руководствуясь ими, сметчики закладывают в проекты явно завышенные и неадекватные затраты. В результате себестоимость работ может увеличиваться в 1,5-2 раза по сравнению с применением новых механизмов и материалов. Но в мировой практике давно найдено решение и этой проблемы: сметы рассчитываются по типовым альбомам с фиксированными расценками для разных климатических зон. В итоге на Западе погрешность в дорожно-строительных расчетах укладывается в 10%».

Вроде бы все просто. Что мешает российским дорожникам пойти по тому же пути? «Отсутствие аналитической статистики по уже осуществленным проектам, позволяющей дать рекомендации по выбору наилучших способов строительства, - разъясняет советник гендиректора «РосдорНИИ» Станислав Мамулат. - Американские власти в 80-90-е гг. потратили 300 млн долл. на то, чтобы изучить 15 тыс. дорожных участков и проанализировать эффективность различных технологий, которые были использованы при их сооружении. Такую статистику необходимо нарабатывать и у нас, хотя бы с периодом в 30 лет».

Свои исследования американцы оформили в виде системы стандартов строительства дорог, получившей название Supergrave («Суперпокрытие»). Она позволяет в зависимости от климата и интенсивности эксплуатации трассы выбирать такую толщину и состав слоев дорожной конструкции, что служит она максимально долго. Самая последняя версия Supergrave ориентирована на то, что можно было бы эксплуатировать автодорогу без ремонта покрытия в течение 25 лет! Сравните: в России среднестатистическая дорога ремонтируется раз в пятилетку.

КАК СТРОИТЬ ДЁШЕВО

А ведь у большинства самых передовых дорожных технологий, которые используются сегодня в мире, советские и российские корни. Одну из них, разрабатываемую еще с 30-х гг. прошлого века, Станислав Мамулат внедряет сегодня совместно со специалистами РосдорНИИ и МИСиС.

На рубеже 80-90-х гг. по ней было построено 36,6 тыс. дорог в Нечерноземье. А в новейшей практике она была успешно применена при строительстве автодорог, ведущих к Керченскому мосту. Стоит такая дорога на 10-30% дешевле, а служить без ремонта будет в 2 раза дольше традиционной. В чем секрет? И почему успешный опыт был надолго забыт?

«Материал для основания дороги на 90% делается из грунта, который можно взять прямо на месте строительства. Он перемешивается со специально подобранными вяжущими материалами - например, на основе золы, шлака и цемента. Получаются очень прочные нижние слои дорожных одежд, для покрытия которых требуются более тонкие верхние асфальтобетонные слои, - описывает Мамулат этот метод. - И для нижних слоев не нужен более дорогой щебень, который обычно используется и который есть не везде.

Среднее расстояние доставки щебня в России - 1500 км. Только на перевозках возникает ощутимая экономия. Дополнительные плюсы: строительству не грозит дефицит железнодорожных вагонов и снижается объем перевозок крупнотоннажными грузовиками, серьезно разрушающими прилегающие дороги.

К сожалению, результаты советской программы, реализованной на основе этого метода в Нечерноземье, не были статистически проанализированы и выводы исследований не были положены в основу необходимого пакета стандартов. А без них технологию стабилизации грунтов комплексными вяжущими трудно с уверенностью рекомендовать заказчикам и проектировщикам для широкого применения. Другие дорожно-строительные ГОСТы тоже не на высоте. Один из австрийских инженеров-консультантов однажды признался на конференции: «Я могу построить хорошую дорогу по европейским стандартам, могу построить дорогу по российским стандартам, но построить на их основе качественную дорогу я не могу».

Так мы тратим на дороги больше, чем нужно, и не находим денег на ремонт, когда он назрел. По оценке компании McKinsey, из-за ошибок в проектно-технологических решениях может быть потрачено вхолостую 40% бюджета дорожного строительства. В России это сотни миллиардов рублей в год. Международные исследования говорят, что из-за плохих дорог автомобили у нас служат на 15% меньше, чем в среднем в мире. В 2015 г. наконец началось изменение дорожно-строительных ГОСТов РФ на принципах Supergravel. Но той статистической базы, как в США, для этой работы нет, и какими будут в российских условиях ее результаты, прогнозировать сложно.

Сметчики руководствуются устаревшими дорожно-строительными нормами и расценками, не учитывающими современные технологии. В результате себестоимость работ может увеличиваться в 1,5-2 раза.

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.10.30; ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ: АСФАЛЬТ ХОТЯТ УКРЕПИТЬ ПОЛИЭТИЛЕНОМ; ТАКАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПОЗВОЛИТ В ТРИ РАЗА РЕЖЕ РЕМОНТИРОВАТЬ АВТОДОРОГИ

В России нашли способ в несколько раз снизить износ автомобильных дорог. Для этого предлагается укрепить покрытие максимально прочным материалом — сверхвысокомолекулярным полиэтиленом. Это позволит ремонтировать магистрали в три раза реже, рассказали «Известиям» разработчики технологии. Сейчас производство такого полимера слишком затратно, но в случае использования предложенного метода он будет стоить лишь в несколько раз дороже сырья для обычных пластиковых пакетов в супермаркетах. Отечественный бизнес согласится вкладывать деньги во внедрение новой технологии, только если увидит реальный спрос на этот полимер, говорят эксперты. Эффективность материала в дорожном строительстве нужно подтверждать с помощью испытаний.

Формула идеальной дороги

Сверхвысокомолекулярный полиэтилен (СВМПЭ) — один из наиболее прочных и износостойких материалов в мире, но его применение сейчас ограничено сложным процессом переработки в готовые изделия. Поэтому полимер используют только для протезирования суставов, а также изготовления бронежилетов, деталей ракет и самолётов.

Российские ученые из Новосибирского института органической химии им. Н.Н. Ворожцова (НИОХ СО РАН) в рамках совместного проекта смогли упростить технологию его создания настолько, что подешевевший материал можно будет пустить на укрепление дорог.

— Достигнуть этого удалось за счёт новых каталитических систем на основе дихлорида титана, координированного со сложной органической молекулой, — рассказал «Известиям» Геннадий Жиловский, гендиректор компании SkyT Polymer, участвующей в проекте.

По его словам, при взаимодействии с исходным сырьём (этилен) новый катализатор образует порошкообразный полимер, который может быть переработан в сверхпрочные плёнки с помощью уплотнения при повышенных температуре и давлении. В завершении процесса получившиеся волокна сплетаются в техническую ткань, которая является основой различных изделий, добавил ведущий научный сотрудник НИОХ СО РАН Иван Олейник.

Новый способ производства позволяет исключить наиболее затратные стадии классического процесса получения сверхпрочного волокна, связанные с длительным нагревом полимера в масле. При этом для производства порошков СВМПЭ по новой технологии можно использовать стандартное оборудование российских нефтехимических предприятий. С его помощью выпускается обычный полиэтилен для изделий широкого потребления, утверждают разработчики. По этой причине технологию можно легко масштабировать, уверены они. В результате полимер может подешеветь более чем в 15 раз (сегодня цена 1 кг исходного порошка — около 2,5 тыс. рублей. — «Известия») — до 150 рублей за кг. Это лишь в два-три раза превышает цену материала для стандартных пластиковых пакетов из супермаркета.

Всё это позволит значительно расширить применяемость СВМПЭ — в частности, его стойкость к перепадам температур можно использовать в дорожном строительстве. Учёные НИОХ СО РАН предлагают создавать из материала специальные армирующие сетки, которые будут помещаться внутрь дорожного покрытия и защитят его от разрушений. В результате срок межремонтной эксплуатации трасс можно увеличить минимум в три раза, что должно снизить расходы.

Волокно из сверхвысокомолекулярного полиэтилена также возможно будет применять для пошива недорогой защитной одежды для мотоциклистов, а в перспективе и для снижения стоимости бронежилетов. Кроме того, по мнению научного сотрудника НИТУ «МИСиС» Федора Сенатова, из них можно будет создавать тросы и сверхлёгкие паруса.

История запроса

По оценкам аналитиков, мировой спрос на СВМПЭ в денежном выражении составляет около \$30 млрд в год. При этом рынок очень быстро растёт — на 13-15% ежегодно. В России спрос на этот материал пока небольшой, ожидается, что к 2021 году его объём достигнет \$82 млн, говорится в материалах SkyT Polymer.

Геннадий Жиловский полагает, что массовое внедрение этой технологии в России позволит вытеснить с рынка импорт и создать задел для поставок супер-полиэтилена за рубеж.

— Мировое производство волокон СВМПЭ не превышает 25 тыс. т в год, имеются ограничения на его экспорт. В результате львиная доля попадающего в Россию материала используется на предприятиях оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и не применяется в гражданских секторах экономики, — пояснил он. — При этом собственного производства полимера у нас до сих пор нет, что приводит к зависимости отечественных потребителей от иностранных поставщиков.

Но не все эксперты уверены, что целевые российские рынки достаточно велики для того, чтобы запуск масштабного производства окупился.

— Скорее всего, крупные компании предоставят свои площадки под проект только в случае полной уверенности в том, что в отраслях машиностроения имеется достаточная потребность в СВМПЭ, — сказал «Известиям» руководитель информационно-аналитического центра RUPEC Андрей Костин.

Эксперт добавил, что на пути к заводскому варианту технологии себестоимость материала может вырасти. По словам источника «Известий» в нефтехимической отрасли, производство СВМПЭ может быть организовано на площадках «СИБУР Холдинга» или предприятия «Казаньоргсинтез» (входит в ТАИФ). В компаниях на момент сдачи номера на запросы не ответили.

При наличии финансирования, открыть первое серийное российское производство СВМПЭ по новой технологии можно будет уже через два года, считают разработчики технологии.

В пресс-службе **Росавтодора** сообщили «Известиям», что сейчас на трассах в стране уже широко применяются современные геосинтетические и полимерные композиционные материалы, а также конструкции и изделия из них. Там подчеркнули, что плюсы композитов — высокая прочность, жесткость, малый вес, технологичность, невосприимчивость к агрессивным внешним факторам, способность повторять практически любые формы конструкции, а также долговечность.

— Геосинтетические материалы (георешетки, геосетки, геомембраны и другие изделия) применяются в конструкциях дорожных одежд для их сохранности при воздействии различных негативных факторов, — пояснил представитель агентства.

Вместе с тем сейчас не приведены конкретные технические параметры СВМПЭ, поэтому представить оценку возможности применения технологий, конструкций и изделий из этого полимера в дорожной отрасли невозможно, добавили в **Росавтодоре**.

— Слово полиэтилен применительно к дорожному строительству звучит уже лет 30. Технологии с его применением известны так же давно, как добавки в асфальтобетонный битум, — сказал «Известиям» глава ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров.

Говорить о жизнеспособности конкретной технологии возможно только по результатам испытаний, добавил эксперт.

<https://iz.ru/928833/aleksandr-bulanov-aleksandr-volobuev/paketnoe-predlozhenie-asfalt-khotiat-ukrepit-polietilenom>

ТАСС; 2019.10.29; РЕГИОНЫ РФ ВЫПОЛНИЛИ БОЛЕЕ 91% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Регионы РФ выполнили более 91,44% дорожных работ в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, запланированных на 2019 год. Об этом сообщили в пресс-службе **Росавтодора** по итогам совещания в ситуационном центре **Минтранса РФ** по **нацпроекту** под председательством первого замминистра транспорта **Иннокентия Алафинова**.

«На 25 октября, по данным системы оперативного управления «Эталон», в рамках реализации федерального проекта «Дорожная сеть», входящего в состав **нацпроекта**, в целом в 83 субъектах страны процент выполнения устройства дорожного покрытия составляет 91,44% от общего объема», - говорится в сообщении **Росавтодора**.

На совещании также было отмечено увеличение объема работ, выполняемых на принципах контрактов жизненного цикла. Доля таких контрактов от общего числа новых заключенных госконтрактов сейчас составляет 8,6%. До конца года эту долю планируется увеличить до 10%.

«На сегодняшний день необходимо завершить работы на площади еще более 11 млн кв. м. Призываю регионы удвоить силы и ежедневно отчитываться в **Федеральное дорожное агентство** о ходе выполнения мероприятий и достижении целевых показателей», - отметил **Алафинов**.

По итогам совещания замглавы Минтранса поручил регионам сформировать планы торгов и проводить контрактацию по объектам 2020 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-rf-vypolnili-bolee-91-rabot-po-doroznomu-nacproektu>

ТАСС; 2019.10.29; ДОРОЖНИКИ СДАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ АРХАНГЕЛЬСКУЮ И ВОЛОГОДСКУЮ ОБЛАСТИ

Участок дороги Усть-Вага - Ядриха, соединяющей Архангельскую область с Вологодской и Республикой Коми, ввели в эксплуатацию во вторник, сообщила пресс-служба администрации Архангельской области.

«В Красноборске после масштабной реконструкции введен в строй участок трассы Усть-Вага - Ядриха. Работы велись в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Завершение ремонта стало радостным событием для тысяч автомобилистов, которые ежедневно пользуются этой дорогой, чтобы попасть из Архангельска в Котлас и далее в Вологодскую область, Республику Коми», - говорится в сообщении.

Работы по реконструкции дороги в Красноборске начались в 2018 году и изначально велись на средства областного бюджета, в 2019 году они были продолжены уже на средства национального проекта. Дорожная инфраструктура значительно обновлена: реконструирована система водоотведения, приведена в порядок полоса отвода, обустроены 24 автобусные остановки. С учетом того, что отремонтированный участок в основном проходит по населенным пунктам, в рамках проекта смонтировано девять километров линии электроосвещения, подключены 365 светильников.

Губернатор области Игорь Орлов отметил на открытии, что ввод в эксплуатацию 11-километрового участка Фроловская - Красноборск - Ершевская является частью масштабной работы региона по ремонту и строительству новых автомобильных трасс. «В этом году в рамках проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» отремонтировано более ста километров дорог на сумму порядка двух млрд рублей», - сказал он журналистам.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorozniki-sdali-ucastok-trassy-soedinausej-arhangelskuu-i-vologodskuu-oblasti>

ТАСС; 2019.10.29; В ПОМОРЬЕ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ОТРЕМОНТИРОВАННОЙ ТРАССЕ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В КОТЛАС

Дорожники завершили ремонт 11-километрового участка трассы Усть-Вага - Ядриха в Архангельской области. Работы велись в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил журналистам во вторник глава региона Игорь Орлов.

«Завершение ремонта стало радостным событием для тысяч автомобилистов, которые ежедневно пользуются этой дорогой, чтобы попасть из Архангельска в Котлас и далее в Вологодскую область, Республику Коми», - сказал Орлов.

В рамках ремонта дорожники обновили асфальт, обустроили тротуары, пешеходные переходы, установили современную систему освещения. По словам главы региона, в этом году в рамках **нацпроекта** в Архангельской области было отремонтировано более 100 км дорог.

«В ближайшие годы предстоит отремонтировать и построить еще порядка тысячи километров. Я уверен, что регион с этой масштабной задачей справится: для этого есть и профессиональные кадры, и многолетний опыт, и необходимые ресурсы», - уточнил Орлов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-pomore-zapustili-dvizenie-po-otremontirovannoj-trasse-iz-arhangelska-v-kotlas>

ТАСС; 2019.10.29; В ПРИАМУРЬЕ НА ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТА РЕКОНСТРУИРОВАЛИ АВАРИЙНЫЙ МОСТ

Строители завершили реконструкцию аварийного моста на автодороге Зeya - Тыгда в Амурской области, сообщается во вторник на сайте министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

«В Зейском районе восстановлен мост через реку Макча на региональной автодороге Зeya - Тыгда. В результате реализации проекта построен мост длиной 72,8 м с асфальтобетонным покрытием на мосту и подходах», - говорится в сообщении.

Мост через реку Макча находится на 12-м километре одной из основных территориальных дорог области, проходящей по Зейскому и Магдагачинскому районам. Его реконструкция в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» началась в июле 2018 года.

Как уточнили ТАСС в министерстве транспорта и дорожного хозяйства области, на восстановление моста было выделено 149,7 млн рублей из областного бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-priamure-na-dengi-nacproekta-rekonstruirovali-avarijnij-most>

ТАСС; 2019.10.29; В ПСКОВЕ ПЛАНИРУЮТ ВЧЕТВЕРО УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО КАМЕР ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ДТП

Количество камер, осуществляющих фотовидефиксацию нарушений правил дорожного движения на дорогах Пскова в 2020 году увеличится почти в четыре раза. К существующим 29 устройствам добавятся еще порядка 100 камер, что поможет снизить аварийность на дорогах областного центра, сообщил во вторник журналистам начальник Управления МВД России по Псковской области, генерал-майор полиции Алексей Овсянников в ходе пресс-конференции.

«Камер у нас очень мало. Программа профилактики преступности «Безопасный город» планирует установить порядка 96 камер только в Пскове в 2020 году. Сейчас их меньше, чем было в прошлом году. Сейчас 29 действующих камер, многие вышли из строя, многие не обслуживаются. Не все еще руководители органов власти местного самоуправления понимают важность этой работы. Камеру не просто поставить, нужно организовать ремонт и обслуживание, тогда они пользу приносят», - сказал Овсянников.

Он также отметил, что установка камер существенно снижает число ДТП. «Мы ни в коем разе не стараемся превратить этот процесс в зарабатывание денег. Анализ аварийности на дорогах показывает, что там, где стоит камера, мы же ее не прячем в кустах, там аварийность снижается. Все места определены. То количество, которое мы называем, думаем, на ближайшее время этого будет достаточно. Все наши пожелания были учтены в разработке этого проекта», - резюмировал начальник УМВД России по Псковской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-pskove-planiruyut-vcetvero-uvelicit-cislo-kamer-fotovideofiksacii-dtp>

ТАСС; 2019.10.29; ПУТИН В БУДАПЕШТЕ ОБСУДИТ С ПРЕМЬЕРОМ ВЕНГРИИ ДВУСТОРОННИЕ ВОПРОСЫ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕМЫ

Президент РФ **Владимир Путин** по приглашению премьер-министра Венгрии Виктора Орбана посетит в среду с рабочим визитом Будапешт. Об этом сообщила пресс-служба Кремля.

«В ходе переговоров планируется обсудить комплекс вопросов российско-венгерского взаимодействия, прежде всего в торгово-экономической и культурно-гуманитарной сферах, а также обменяться мнениями по ряду актуальных международных и региональных тем», - говорится в сообщении.

Руководство России и Венгрии обменивается визитами на ежегодной основе. Предыдущие переговоры лидеров прошли в Москве в сентябре 2018 года, **Путин** и Орбан тогда наметили планы сотрудничества двух стран на перспективу и обсудили актуальные международные вопросы, в том числе ситуацию на Украине и в Сирии. По словам президента РФ, Венгрия является «важным и надежным партнером России в Европе». «Мы заинтересованы в том, чтобы российско-венгерские отношения и далее углублялись по всем направлениям», - сказал тогда **Путин**, отметив, что в первую очередь это касается развития взаимовыгодных торгово-экономических связей.

Российский лидер в предыдущий раз посещал Будапешт в августе 2017 года, а до этого - в феврале того же года.

Заседание межправкомиссии

В преддверии нынешнего визита **Путина** в столице Венгрии во вторник состоялась встреча сопредседателей российско-венгерской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству - министра здравоохранения РФ Вероники Скворцовой и главы МИД Венгрии Петера Сийярто.

Как заявила Скворцова, слова которой приводит пресс-служба Минздрава, в 2018 году товарооборот двух стран вырос на 29,6% - до почти \$7 млрд, - объем накопленных российских инвестиций на 1 апреля 2019 года составил \$277 млн, объем накопленных венгерских инвестиций в экономике РФ - \$617 млн. Министр отметила конструктивное взаимодействие двух стран в нефтегазовой сфере, реализации проекта АЭС «Пакш-2» и так далее.

По словам Скворцовой, в рамках визита **Путина** планируется подписание ряда документов, в том числе договора между РФ и Венгрией в области социального обеспечения. «Новый договор о социальном обеспечении, несомненно, положительно скажется на наших гражданах, которые работают и живут в России и Венгрии», - заметила Скворцова.

Среди других подготовленных к подписанию документов - меморандум о взаимопонимании между **Минтрансом РФ** и Министерством инновации и технологии Венгрии по вопросам сотрудничества в области железнодорожного транспорта, план мероприятий по реализации комплексной программы российско-венгерского сотрудничества в межрегиональной сфере и соглашение о страховании кредита между экспортно-кредитными агентствами двух стран. Кроме того, достигнуты договоренности о сотрудничестве профильных ведомств РФ и Венгрии в области онкологии, а также в области физкультуры и спорта.

<https://tass.ru/politika/7059939>

ГУДОК; 2019.10.29; ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

Московский колледж транспорта **Российского университета транспорта (МИИТ)** обучит предпенсионеров.

С 2019 года в России реализуется федеральный проект «Старшее поколение» (входит в **нацпроект** «Демография»), цель которого - создание условий для активного долголетия граждан. Одна из программ проекта предусматривает организацию дополнительного профессионального обучения граждан предпенсионного возраста (тех, кому до наступления возраста, дающего право на страховую пенсию по старости, осталось не более пяти лет).

Предполагается, что до конца 2024 года дополнительное профобразование получат не менее 450 тыс. предпенсионеров.

Обучение организовано за счет средств федерального бюджета и бесплатно для слушателей.

Программу реализуют российские колледжи и техникумы, имеющие опыт подготовки мастеров производственного обучения и экспертов демонстрационного экзамена. Обучение проходит в соответствии с международными стандартами «Ворлдскиллс»: слушатели осваивают востребованные и перспективные на рынке труда компетенции. Так, например, специалисты по электромонтажу изучают модуль программирования; специалисты по ремонту и обслуживанию автомобилей - модуль компьютерной диагностики; преподаватели школ, колледжей и вузов - веб-дизайн.

«Обучение поможет сотрудникам, обладающим многолетним опытом и стажем, упрочить свои позиции на предприятии, получить конкурентные преимущества на рынке труда или вовсе «перезагрузить» свою личную карьеру. Предпенсионеры также смогут освоить компетенции, которые в обществе до сих пор считаются элитарными, такие как мехатроника, промышленный дизайн, виртуальный мерчендайзинг», - отмечал ранее генеральный директор Союза «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» Роберт Уразов.

Желающие пройти обучение смогут выбрать удобный для себя график - с отрывом или без отрыва от работы. Формат удаленного обучения предполагается, но лишь по некоторым компетенциям, поскольку стандарты «Ворлдскиллс» ориентированы на освоение и развитие практических навыков.

РУТ (МИИТ) также подключился к обучению предпенсионеров. Университет подписал договор с Союзом «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)», чтобы начать обучать граждан предпенсионного возраста по профильным транспортным компетенциям. Так, в начале ноября на базе Московского колледжа транспорта **РУТ (МИИТ)** стартует обучение по программам «Организация транспортно-экспедиционной деятельности при осуществлении международных грузоперевозок (компетенция «Экспедирование грузов)» и «Организация работы железнодорожной станции в условиях развития информационных технологий» (с учетом стандарта «Ворлдскиллс» по компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте»).

«Сейчас мы формируем группы слушателей. Записаться на обучение можно на сайте колледжа. Важное условие: на момент окончания обучения слушатели должны иметь статус предпенсионера», - подчеркнул директор Московского колледжа транспорта **РУТ (МИИТ)** Николай Разинкин.

Обучать слушателей будут сертифицированные и региональные эксперты «Ворлдскиллс». Итоговая аттестация пройдет в форме демонстрационного экзамена. Выпускники получат удостоверения о повышении квалификации и skills-паспорт (сертификат актуальных профессиональных умений).

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1482580>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2019.10.29; БОИ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Российский университет транспорта (МИИТ) стал одним из организаторов Всероссийской студенческой олимпиады «Я - профессионал». Прием заявок продлится до 18 ноября.

Олимпиада «Я - профессионал» входит в линейку проектов АНО «Россия - страна возможностей». В числе ее организаторов - Российский союз промышленников и предпринимателей, ведущие российские вузы (например, МГУ, МФТИ, МИФИ, ВШЭ, РАНХиГС) и компании (в частности, ПАО «ТМК» и Группа Синара, ПАО «Сбербанк», ПАО «ВТБ», госкорпорация «Росатом»).

Цель проекта - выявление и поддержка талантливых студентов.

Первая олимпиада прошла в 2017 году, лауреатами стали 2030 человек, из которых 248 признаны победителями. Лауреатами второго сезона проекта стали 3472 человека (106 конкурсантов получили золотые медали).

Все призеры получили электронные дипломы, а золотые медалисты - еще и денежные вознаграждения (бакалавры - 200 тыс. руб., специалисты и магистранты - 300 тыс. руб.). Также лауреатам предоставлена возможность поступить в магистратуру или аспирантуру ведущих российских вузов и пройти стажировки в крупнейших отечественных компаниях. В этом году онлайн-регистрация участников началась в октябре и продлится до 18 ноября. К участию приглашены студенты бакалавриата, специалитета и магистратуры, обучающиеся на разных направлениях (технических, гуманитарных и естественно-научных). За первые десять дней регистрации организаторы получили 100 тыс. заявок, а по данным на 29 октября, зарегистрировались уже более 300 тыс. человек.

«Мы уже в третий раз запускаем олимпиаду «Я - профессионал», и могу с уверенностью сказать, что это один из самых востребованных проектов президентской платформы «Россия - страна возможностей». Если просуммировать количество заявок за первые два года, то их число уже перевалило за 800 тыс. Тысячи ребят стали дипломантами, сотни - медалистами. Но самое важное, что эти ребята нашли себя, нашли новые направления и возможности для учебы, а кто-то успешно прошел стажировки и уже работает в крупных компаниях», - отметил во время торжественного открытия олимпиады 2 октября в Москве генеральный директор АНО «Россия - страна возможностей» Алексей Комиссаров.

Как рассказала руководитель олимпиады Валерия Касамара, в третьем сезоне проекта увеличилось количество вузов-организаторов (с 11 до 26) и компаний-партнеров (со 100 до 300). Стало больше и конкурсных направлений - 68 вместо 54. Добавились, в частности, «автомобилестроение», «туризм», «налоги и налогообложение», «агрономия». Появилось и направление «транспорт», организатором которого выступил РУТ (МИИТ), а соорганизаторами - Уральский, Сибирский, Самарский, Дальневосточный, Омский и Ростовский госуниверситеты путей сообщения.

«За время существования олимпиады было подано порядка 15 тыс. заявок от студентов отраслевых вузов. Поскольку транспортных направлений в конкурсном списке не было, ребятам приходилось соревноваться в непрофильных для себя направлениях. В этом году появилось направление «транспорт». В партнерстве с транспортными компаниями мы готовим для конкурсантов задания, которые позволят оценить уровень их практической подготовки. Победители и призеры получают дополнительные баллы для поступления в магистратуру отраслевых вузов, а также будут включены в специальный банк данных, к которому будут иметь доступ работодатели», - рассказал «Гудку» заместитель начальника учебно-методического управления РУТ (МИИТ) Андрей Пушкин.

22 ноября стартует отборочный этап соревнований. Конкурсантам предстоит пройти онлайн-тестирование, задания для которого составили эксперты из ведущих вузов и компаний страны. В первую очередь будут проверяться профессиональные знания студентов.

В конце декабря будут опубликованы результаты дистанционного отбора. Студенты, выполнившие задания онлайн-этапа и прошедшие дополнительный конкурс, смогут попасть на профильные образовательные форумы - зимние школы. В 2020 году будет проведено 18 таких школ на базе крупных вузов в разных городах страны, где отраслевые эксперты и топ-менеджеры компаний проведут для конкурсантов лекции и мастер-классы. Заключительный этап олимпиады пройдет очно в конце января - начале марта в крупных вузах по всей стране. Финалисты смогут заранее выбрать территориально удобную площадку для участия в состязаниях. Имена победителей и призеров олимпиады станут известны весной.

В копилке отраслевых вузов уже есть олимпиадное достижение - студент факультета «Управление на транспорте и информационные технологии» ИрГУПСа Владислав Верусь стал призером первого сезона проекта в направлении «информационная и кибербезопасность».

ГУДОК; 2019.10.29; КОЛЛЕДЖИ И ТЕХНИКУМЫ ЗАНЯЛИ СВОИ МЕСТА

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (**Росжелдор**) представило рейтинг железнодорожных колледжей и техникумов по итогам их работы за прошлый учебный год. В лидерах - Читинский техникум железнодорожного транспорта Забайкальского института железнодорожного транспорта (филиал ИрГУПС).

Росжелдор ежегодно составляет рейтинг отраслевых учреждений среднего профобразования (СПО), чтобы оценить эффективность их работы и задать им ориентиры для повышения качества подготовки кадров.

Результаты рейтинга по итогам 2018-2019 учебного года были утверждены 15 октября. В списке все 60 отраслевых учебных заведений - 53 железнодорожных и 7 медицинских.

Жюри, в состав которого вошли представители **Росжелдора** и ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», оценивало учебные заведения на основе годовых отчетов по итогам их работы. Среди критериев - количество педагогов, имеющих ученую степень и звание; наличие штатных педагогических работников, имеющих статус экспертов «Ворлдскиллс»; количество «краснодипломников» и обладателей грантов ОАО «РЖД»; участие студентов во всероссийских и международных конкурсах и олимпиадах; наличие обучающихся с ограниченными возможностями; применение новых педагогических технологий; площадь учебных кабинетов и лабораторий; количество мест в общежитиях; наличие волонтерских объединений; международное сотрудничество.

За выявленные случаи употребления студентами спиртных напитков и наркотиков, совершения ими уголовных преступлений или административных правонарушений с учебных заведений баллы снимались.

По результатам оценки первое место было присуждено Читинскому техникуму железнодорожного транспорта Забайкальского института железнодорожного транспорта (филиал ИрГУПС), который набрал 250 баллов. «Победа нашего техникума - это результат планомерной работы руководства университетского комплекса, педагогического коллектива и, конечно, студентов. В рейтинге 2001 года мы занимали 43-е место. Совершенствование педагогического процесса, внедрение новых образовательных технологий и ряд других внутриучебных процессов вывели нас в лидеры в этом году, - поделился с «Гудком» директор Читинского техникума железнодорожного транспорта Александр Васильев. - На следующий год мы поставили себе задачу оставаться в первой пятёрке рейтинга. Чтобы этого добиться, будем продолжать совершенствовать свою работу, а также подготовку кадров для железнодорожной отрасли».

Вторую строчку рейтинга с результатом в 249 баллов разделили сразу три учреждения: Волгоградский техникум железнодорожного транспорта (филиал РГУПС), Тайгинский техникум железнодорожного транспорта Тайгинского института железнодорожного транспорта (филиал ОмГУПС) и Томский техникум железнодорожного транспорта (филиал СГУПС). «Бронза» - у Тихорецкого техникума железнодорожного транспорта (филиал РГУПС), получившего от жюри 248 баллов.

Отдельно представлен рейтинг отраслевых медицинских учреждений СПО. Первое место, как и в прошлом году, занял медицинский колледж ИрГУПС (231 балл), второе - Омское медицинское училище железнодорожного транспорта ОмГУПС (225 баллов), третье - медицинский колледж УрГУПС (212 баллов).

Результаты проведения рейтинговой оценки учитываются **Росжелдором** при аттестации руководящего и педагогического состава отраслевых колледжей и техникумов.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1482581>

ТАСС; 2019.10.29; ШТРАФ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч: ВВОДИТЬ ИЛИ НЕТ?

Игорь Моржаретто - о том, какие есть аргументы за и против возвращения штрафа и сколько хотят брать с водителей

До начала декабря в МВД и других ведомствах должны проработать вопрос целесообразности введения штрафа за превышение скорости на 10 км/ч (вместо действующей ныне нормы - на 20 км/ч). Такое поручение дал правительству премьер **Дмитрий Медведев**. Однако откуда вообще взялась проблема, которую в последнее время регулярно обсуждают различные чиновники?

Немного истории

В 2013 году из КоАП РФ «выпал» пункт о наказании за превышение скорости на 10–20 км/ч. До этого действовал п. 12.9.1, и штраф был, небольшой - 100 рублей, - но был! С 1 сентября того года его отменили. Некоторые чиновники уверяют, что это они сделали для защиты простых автомобилистов от камер видеオフィсации, которые в те годы работали неточно, но это не совсем так. На самом деле эта история - об очередной бюрократической ошибке. Тогда в нашем МВД активно разрабатывался проект введения балльной системы, подобной германской или французской.

Там за нарушения некоторых самых опасных пунктов ПДД кроме штрафов начисляются штрафные баллы. В ФРГ, например, за обгон в зоне действия знака «Обгон запрещен» положено три штрафных балла, за попытку (!) взять в руки телефон, если двигатель уже заведен, - один балл. Набрал восемь баллов - можешь проститься с правами на год.

Подобную систему хотели ввести и у нас, для чего попытались разделить все правонарушения на опасные и неопасные. Заодно тогда решили отказаться от сторублевых штрафов - мол, на них все равно никто даже внимания не обращает, мелочь... Вот так пункт 12.9.1 попал в длинный список утративших силу летом 2013 года. А потом по разным причинам от введения балльной системы решили отказаться. Как я понимаю, на время. А вот наказания за превышение скорости до 20 км/ч у нас с тех пор нет. Кстати, уже в следующем, 2014 году в МВД разработали законопроект о возвращении штрафа, но в Госдуме он так и не попал. И только в прошлом году московский вице-мэр Максим Ликсутов поднял этот вопрос на совещании в правительстве; его поддержал вице-премьер **Максим Акимов**.

А вот теперь - и сам премьер-министр.

Немного страноведения

Как ни странно, сегодня мы со своим «нештрафуемым порогом» оказались в уникальной ситуации - такого нет ни в одной стране Европы. Да, там, безусловно, учитывается возможная погрешность прибора фиксации, но она - минимальная: в Германии, например, допуск составляет 3 км/ч при скорости менее 100 км/ч, то есть 3%. В Швеции - не более 1%. И только в братской Беларуси правила несколько более лояльные по отношению к любителям высоких скоростей: наказание последует только в том случае, если вы превысите лимит на 10 км/ч. Собственно, о таком же правиле, видимо, будут вести речь и у нас.

Кстати, что касается погрешности камер фотовидеオフィсации: по ГОСТу она должна составлять от 2 до 3% (для разного типа камер). Но не 20!

Немного социологии

Вроде бы действительно, и что такого страшного в небольшом превышении скорости? Но одна из главных причин аварий в России и мире - как раз нарушение скоростного режима. Например, на наших дорогах из-за этого происходит приблизительно треть всех ДТП, а в столице - более половины. А к чему уже привела двойственная ситуация, когда вроде бы скорость движения ограничена знаком «60 км/ч», а на деле все едут чуть быстрее? Вот данные большого опроса, который в этом году проводили ГИБДД РФ и экспертный совет «Движение без опасности». 56% опрошенных считают, что нет ничего страшного в том,

чтобы превысить скорость на 20 км/ч; это вообще обычная практика, не представляющая никакой опасности для жизни! И на 21 км/ч тоже не страшно, не опасно, но можно потерять деньги (в виде штрафа).

Знаю нескольких водителей, которые за год «зарабатывают» по несколько десятков (!) штрафных постановлений за превышение скорости на 22, 23, 25 км/ч.

Между прочим, если продолжить логическую цепочку, следующий шаг после «мягкого» отношения к знаку, ограничивающему скоростной режим, - наплевательское отношение ко всем дорожным знакам вообще. А что - разве знаки являются обязательными? Нет, не слышал...

Немного статистики

В Центре организации дорожного движения Москвы рассказали, что с начала этого года в столице из-за превышения скорости произошло 303 аварии, в которых погибли 35 человек и получили ранения 411. Также в ЦОДД считают, что именно грубые нарушения скоростного режима являются причиной аварий с самым большим количеством жертв. И ссылаются на мировой опыт, рекомендации Всемирной организации здравоохранения и Венской конвенции по дорожному движению. А эти уважаемые организации настоятельно рекомендуют снижать скорость в городах - как правило, до 50 км/ч. Именно такие ограничения действуют сегодня практически во всех странах Европы. У нас же де-факто - 80 км/ч.

Все дело в физике. При увеличении скорости с 50 до 80 км/ч тормозной путь увеличивается в два раза. Соответственно, избежать столкновения намного тяжелее, возрастает и опасность для пешехода (действия которого не всегда предсказуемы). Необходимо также учитывать, что на мокром асфальте тормозной путь вырастет еще на 25%.

Вот простая задачка из учебника для немецких автошкол (взято из реальной жизни). При скорости автомобиля 80 км/ч время реакции (секунды в пересчете на дистанцию) займет 22 метра. Еще водителю потребуется минимум 36 метров для полной остановки, при условии, что асфальт сухой. И если на дорогу выбежал ребенок на расстоянии 36 метров, то он точно погибнет под колесами при скорости 80 км/ч. Почти наверняка он умрет и при скорости автомобиля в 70 км/ч. Получит серьезные травмы при скорости машины около 60 км/ч. А вот если скорость авто 50 км/ч, то водитель, скорее всего, успеет затормозить и избежит аварии.

Много политики

Разговоры по поводу того, вводить или не вводить штраф за превышение скорости на 10 км/ч, в обществе идут уже не первый год, но в последние месяцы новости поступают чуть ли не ежедневно. В октябре на совещании в Екатеринбурге в рамках выставки «Дорога-2019» об этом предложил подумать губернатор Вологодской области Олег Кувшинников. Помимо снижения порога ненаказуемой скорости с 20 до 10 км/ч он считает необходимым также установить скоростной лимит в 50 км/ч в населенных пунктах. Как в Европе. Его поддержали столичный вице-мэр Максим Ликсутов, а также главный госавтоинспектор страны генерал Михаил Черников.

По этому поводу уже успели высказаться (в положительном смысле) вице-премьер **Максим Акимов** и министр транспорта **Евгений Дитрих**. И вот на днях подключился к теме и премьер-министр **Дмитрий Медведев**: он поручил проработать обоснованность возврата штрафа за превышение скорости с 10 до 20 км/ч до 2 декабря.

Активно против выступают некоторые депутаты, в том числе представляющие и «Единую Россию». По мнению парламентариев, сначала надо привести в порядок скоростные лимиты на трассах, исключив ситуации, когда на многополосной магистрали вдруг появляется знак «60». А сразу за ним - камера видеофиксации. Депутаты порекомендовали правительству сперва провести ревизию улично-дорожной сети, а Генпрокуратуре и

Счетной палате предложили проверить действующие региональные системы фотовидеофиксации. В первую очередь - созданные частными компаниями.

Это объединяет и чиновников, и независимых экспертов - все они призывают немедленно разобраться с камерами, чтобы исключить злоупотребления в регионах, там, где комплексы ставят частные компании. Они работают, как правило, в рамках концессий, но получают доход от каждого выписанного штрафного постановления. Еще зимой вице-премьер **Максим Акимов** заявил, что «молниеносных» и не прошедших «проверку» решений принимать в правительстве не будут. Но как идут эти «проверки на дорогах»? Во всех ли регионах? И идут ли вообще? Я, например, слышал лишь о том, что подобная ревизия прошла в Московской области. Но коллеги-автомобилисты уверяют, что бессмысленных знаков и спрятанных рядом камер меньше не становится. Таких, говорят, множество в Нижегородской области, Татарстане...

Есть еще одно соображение, которое мешает лично мне однозначно поддержать эту инициативу. Если введут новый штраф, каким он будет? Не думаю, что вернут сторублевое наказание, да и нет такого давно. Значит, установят минимально возможное - 500 рублей. А может, и больше. И денежное наказание за большее превышение скорости, скорее всего, тоже поднимут, причем кратно. Во всяком случае, в ГИБДД уже разрабатывали новую сетку 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. Правда, потом сказали, что это был лишь один из проектов, который из стен ведомства никуда не вышел.

В любом случае, думаю, что в течение следующего года у нас появится «новый-старый» штраф, и этот вопрос практически решенный. Во всяком случае, буквально на днях замначальника ГИБДД РФ Владимир Кузин подтвердил, что МВД выступает за снижение нештрафуемого порога превышения скорости. И добавил, что все необходимые изменения могут быть включены в новую редакцию Кодекса об административных правонарушениях. А его должны принять уже в следующем году, чтобы в силу вступил документ с 2021 года.

Р. S. Президент РФ поставил цель - к 2024 году достичь по всей стране показателя социального риска при ДТП (количество погибших на 100 тыс. населения в год) - 4. При этом сейчас показатель не радует: в среднем по стране - 12,4 (в Москве, правда, куда меньше - 3,7, зато в Магаданской области - аж 20,8). Для сравнения: самый низкий уровень социального риска в мире - в Норвегии (2), затем идут Швеция (2,5), Нидерланды (3), Дания (4), Испания, Германия (по 4,1), Австрия (5,2), Франция (5,5), Италия (5,6), Эстония (6,1). Самые страшные показатели - в Южной Африке (25) и Малайзии (21). Так вот, по мнению всех специалистов, чтобы снизить уровень социального риска и приблизиться к европейским показателям, без такой непопулярной меры, как снижение скорости, в первую очередь в городах, не обойтись. Увы.

<https://tass.ru/opinions/7056674>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ДАСТ РОССИИ ЕЩЕ ОДИН ВЫХОД К ТИХОМУ ОКЕАНУ

Проект моста через Лену уже получил поддержку правительства и решение о его строительстве может быть принято до конца года, заявил глава Якутии Айсен Николаев. В интервью РИА Новости он рассказал, когда по мосту смогут проехать первые автомобили, как обеспечивается жизнедеятельность Якутска на фоне обмеления Лены и какие предложения власти региона подготовили для разрабатываемой стратегии развития Арктической зоны РФ. Беседовала Дарья Ураева.

- Айсен Сергеевич, вы представляли якутские инновационные проекты на форуме «Открытые инновации» в Москве. Расскажите, пожалуйста, какие проекты были представлены и как в целом развивается эта сфера в регионе?

- На форум мы привезли восемь инновационных проектов в самых разных сферах, это и IT-технологии, и биотехнологии, и композитные материалы. В том числе мы привезли проект по поиску людей, потерявшихся в тайге, что актуально для страны с такими расстояниями, как у нас. Проект на самом деле вполне бюджетный. Смысл в том, что спасатели оставляют в тайге приборы, которые подают время от времени достаточно далеко слышимый звук сирены. Соответственно, человек, который потерялся, выходит на этот звук. На приборе есть красная кнопка, после нажатия на которую, через спутниковую связь определяются координаты потерявшегося. И, соответственно, уже спасатели прибывают на это место. Благодаря этому прибору в тайге Якутии этим летом уже найдены восемь человек.

Кроме того, в Якутии разработана и уже сейчас производится биодобавка для лечения остеопороза. Эта болезнь сейчас, к сожалению, достаточно распространена, особенно среди людей пожилого возраста, женщин. Эта биологически активная добавка в первую очередь состоит из костей северной рыбы, она экологически чистая и позволяет достаточно хорошо восстанавливаться, не принимая лекарственных препаратов.

- Вы планируете выводить свои проекты на международный рынок?

- Конечно, это продукты, с которыми в дальнейшем мы будем выходить на международные рынки. В последние годы Якутия хорошо известна как регион, производящий IT-продукты, в первую очередь компьютерные игры. Если раньше у нас безусловным лидером была компания MuToha, то сейчас, например, компания Fntastic производит игру Radiant One, которая уже доступна для всех устройств Apple. Считаю, что это в целом не только для якутской, но и для российской IT-индустрии достаточно серьезное достижение.

- Главный вопрос для Якутии сейчас - строительство моста через Лену. Вопрос решается уже долгое время, какой статус сейчас? Удалось ли вам убедить правительство и, в частности, вице-премьера Юрия Трутнева в экономической целесообразности проекта?

- История строительства этого моста тянется уже не одно десятилетие, еще с советских времен. Но, к сожалению, в силу разных объективных и субъективных причин на момент моей встречи с президентом Владимиром **Путин**ым в августе прошлого года статус этого проекта был абсолютно нулевой, то есть он был отложен на реализацию после 2030 года и нигде не фигурировал в программах нашей страны. Но после поручения президента вернуться к рассмотрению этого вопроса за последний год наша команда и правительство проделали очень большую работу.

Сегодня у нас есть положительное заключение о целесообразности строительства этого моста не только от министерств и ведомств, уже есть решение проектного офиса на уровне вице-премьера **Максима Акимов**а о том, что этот проект целесообразно включить в **комплексный план** модернизации транспортной инфраструктуры страны. Есть решение полномочного представителя президента на Дальнем Востоке Юрия Трутнева о поддержке данного проекта. Проект строительства моста сегодня является одним из базовых в национальной программе развития Дальнего Востока, которая должна быть подписана президентом в ноябре.

В целом я хочу сказать, что мы находимся в полном взаимопонимании с правительством страны по вопросу целесообразности данного проекта, по подходам к его строительству. Конечно, остается извечный вопрос: откуда взять деньги? Но мы надеемся, что совместно с правительством страны, в том числе и с первым вице-премьером Антоном Силуановым, мы все-таки сможем решить этот вопрос и мост начнет строиться. И мы считаем, что если политически, скажем так, решение о строительстве моста будет принято в течение этого года, то в 2025 году реально уже по этому мосту будет проехать.

- Мост через Лену нужен в первую очередь для решения проблемы жизнеобеспечения Якутска, который оторван от большинства населенных пунктов региона. Есть ли у вас расчеты, какие средства из регионального и федерального бюджетов тратятся на

транспортировку продуктов в город в навигацию? И есть ли у вас расчеты, когда может окупиться мост?

- Понимаете, вот на данный момент вы вообще ничего через Лену не перевезете, потому что река замерзает. Такая огромная река, как Лена, замерзает достаточно долго. Соответственно, у нас движение с грузоподъемностью до 40 тонн откроется в январь-феврале месяце. А до этого времени будут ходить малые машины. Поэтому на данный момент в Якутск вообще ничего невозможно провезти, кроме как авиацией.

- То есть навигации на реке сейчас уже нет?

- Нет. Только при сопровождении ледоколов могут ходить паромы, но это сопряжено с очень большими рисками, соответственно, стоимость перевозки очень большая. Сейчас интенсивного движения нет, перевозятся только грузы первой необходимости.

- Успели ли перевезти все грузы в навигацию, не будет ли сложностей с жизнеобеспечением города в этом сезоне?

- У нас все завезено. Все, что нужно было, мы завезли, несмотря на обмеление Лены, которое создало, конечно, ряд проблем. Но в целом, еще раз говорю, у нас все грузы на 100 процентов доставлены.

- В следующем сезоне прогнозируется обмеление Лены? Есть ли опасения, что опять возникнут сложности?

- Уже четвертый год идет так называемый природный 12-летний цикл маловодности на реке Лена, поэтому еще несколько лет будет достаточно сильное обмеление и у нас будут плохие условия для навигации.

- Расскажите, а в каком виде проект моста сейчас? Это будет автомобильный мост?

- Да.

- Без железнодорожной части?

- Без железнодорожной части.

- Тогда есть ли вообще смысл начинать такой сложный и дорогостоящий проект, если не будет железнодорожной части и мост не решит все проблемы города?

- Мы же строим мост не для Якутска. Есть мнение, к сожалению, что мост этот строится для одного города и, соответственно, именно поэтому эта проблема никогда и не решалась. Мост на самом деле строится для того, чтобы огромная территория западной Якутии была соединена со страной. В перспективе это должно привести к тому, что к 2030-м годам из Иркутска по автомобильной дороге можно будет доехать до Магадана. У нас страна получит еще один автомобильный выход к Тихому океану. Еще раз повторю, этот проект не для обеспечения одного города, это проект, который должен развить огромную территорию в миллион квадратных метров и соединить три федеральные и четыре региональные дороги.

- Вы ранее говорили в интервью нам, что проектом моста интересуются иностранные инвесторы, но не раскрывали детали. Какая ситуация сейчас, интерес сохраняется? Можете назвать каких-то конкретных интересантов?

- Мы сейчас связаны рядом ограничений в этой части. Могу сказать, что да, иностранные компании достаточно большой интерес проявляют в рамках участия в конкурсе на строительство моста.

- В июле открылись пассажирские перевозки с железнодорожной станции «Нижний Бестях», которая находится на правом берегу реки Лена в 30 километрах от Якутска. Это снизило расходы региона на перевозку грузов? Насколько существенна экономия?

- В среднем стоимость перевозки грузов после открытия железной дороги сократилась на 25-30 процентов. То есть это очень существенная цифра.

- Какова ситуация с региональным мусорным оператором сейчас? Ранее власти региона выкупили контрольный пакет оператора, все ли штатно? Довольны ли работой оператора теперь?

- У нас, во-первых, на территории республики пять региональных операторов, так как территория республики огромная. По каждому из них есть вопросы. К сожалению, индустрия обращения с отходами у нас в Якутии практически отсутствует. Сейчас мы сталкиваемся с тем, что большинство полигонов по отходам вообще не зарегистрированы. У многих муниципалитетов надо срочно отводить земли, а эти земли оказываются в пользовании лесного фонда, то есть нужно выводить их оттуда, регистрировать. Проблемы есть и с новым полигоном Якутска - у Росприроднадзора появились к нему претензии в части заболачивания. Также есть проблемы, как и по всей стране, с низкой собираемостью платежей. Сейчас уровень платежей по республике составляет порядка 60 процентов, это говорит о том, что население пока еще не очень понимает, почему оно должно платить, особенно жители частного сектора.

- Как власти региона решают эти вопросы?

- Мы решаем эти вопросы на постоянной основе, у нас действует рабочая группа, также вопрос продвижения мусорной реформы в республике рассматривается на моем уровне с регулярностью раз в два месяца. Есть вопросы тактического характера, которые в ежедневном режиме снимаются, есть вопросы уже стратегические - создание крупных полигонов, создание индустрии переработки отходов.

- Проводится ли какая-то работа с населением по этому вопросу?

- Это обязанность муниципалитетов, мы требуем, чтобы они все-таки участвовали в разъяснительной работе по этой реформе, разъясняли народу новые подходы к обращению с мусором. Также работаем с бюджетными организациями, с коммерческими предприятиями. Я думаю, что где-то год-полтора нужно, чтобы вся эта система устроилась.

- Какие предложения подготовил регион для разрабатываемой стратегии развития Арктики? И как вы лично видите перспективы развития российской Арктики?

- Арктика - это огромный регион. Для Якутии это вообще вопрос дальнейшего развития, потому что территория якутской Арктики - это 1,6 миллиона квадратных километров. Мы здесь очень активно взаимодействуем с министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, активно взаимодействуем с правительственной комиссией во главе с Юрием Трутневым, направляем свои предложения - самые разные. Наш подход - это, конечно же, поддержка промышленных проектов в Арктике, которые могут сейчас начать свою реализацию. Вместе с тем, конечно же, мы понимаем, что при реализации этих проектов мы обязательно должны сделать все, чтобы те люди, которые сегодня живут и работают в Арктике, в том числе коренные народы, работники бюджетной сферы, почувствовали улучшение качества жизни. Это самое главное.

На самом деле достаточно много времени займет ожидание, пока эти проекты заработают и начнут давать большие доходы в местные и региональные бюджеты. Нужны какие-то решения, в том числе на федеральном уровне, для улучшения качества жизни, необходимы опережающее строительство объектов социальной инфраструктуры, налоговые льготы. Якутия, например, освободила жителей Арктической зоны от ряда налогов полностью: транспортного налога, налога на имущество физических лиц. Все эти потери местных бюджетов компенсировались.

- Президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству подготовить предложения по обеспечению домохозяйств и организаций на Дальнем Востоке широкополосным доступом к интернету, включая труднодоступные районы. Как с этим обстоит ситуация в Якутии и какие предложения для правительства готовят власти региона?

- Работа идет очень активно. Мы видим, что на сегодняшний день мы, наверное, одни из лидеров страны по появлению новых линий высокоскоростного интернета. По арктическим линиям связи за прошлый год у нас было уложено практически две тысячи километров кабеля. И наша задача - в ближайшие годы довести охват населения, пользующегося высокоскоростным интернетом, до 90 процентов.

При этом надо понимать, что если в центральной, южной и западной Якутии эта работа уже практически в завершающей стадии, то по Арктике, где огромное расстояние и небольшое количество населения, у нас встают серьезные вопросы. Поэтому особой экономической целесообразности для крупных операторов в прокладке этих линий нет. Мы будем работать по дальнейшему распространению линий волоконно-оптической связи. Все-таки считаем, что эти проекты нужно реализовать, в том числе в связи с развитием Северного морского пути. Там, где остается спутниковый интернет, будем просить федеральные ведомства о возможности введения субсидий для его пользователей.

- Известно, что в предстоящие три года в республике будет сокращено 30 процентов госслужащих. На сегодня их численность в регионе составляет чуть менее трех тысяч человек. Также изменения запланированы в социальной сфере. Какие меры будут приниматься Якутией для снятия напряжения на рынке труда и трудоустройства незанятых граждан? Не пострадает ли на фоне реформ население арктических районов?

- На самом деле в Арктике государственных и муниципальных служащих совсем мало. Это в большей степени проблема Якутска, где сосредоточено самое большое количество государственных служащих. И здесь мы должны не просто автоматом срезать со всех министерств равными долями, мы должны смотреть с точки зрения эффективности министерств, с точки зрения возможности их трансформации. Более широко должна применяться цифровизация для того, чтобы уже на основе новых подходов мы создали новую конструкцию государственного и муниципального управления. Я считаю, что это нам позволит достаточно безболезненно решить эти вопросы, и то, что есть переходный период, это хорошо. Думаю, что эту задачу мы точно выполним, потому что, честно вам скажу, от снижения количества чиновников, особенно в таком размере, у нас какие-то серьезные потрясения на рынке труда не возникнут.

- Громкая история последних недель - попытка якутского «шамана» Александра Габышева пешком пройти в Москву. Его задержали, возбуждено уголовное дело о призывах к экстремизму. Вы следите за этой историей?

- Ну, во-первых, он никакой не шаман. Он себя провозгласил шаманом. Во-вторых, это человек, у которого достаточно тяжелая судьба, связанная с потерей близких людей, он эмоционально неустойчив, имеет определенные проблемы со здоровьем. При этом, судя по всему, есть группа людей, причем во многом и криминального характера, которые просто его используют. Кто-то в политических целях, кто-то для того, чтобы заработать денег. Огромное количество счетов для помощи создается, что вызывает у любого здравомыслящего человека ряд вопросов. Куда и кому идет эта помощь? Потому что сам он существует в очень простых условиях, живет у родственников в Якутске. Он не задержан, повторю, находится у родственников. Сейчас идет следствие. Я не думаю, что там будут приняты какие-то жесткие меры, но в любом случае это уже прерогатива правоохранительных органов.

- Сам Габышев не обращался к вам за помощью?

- Нет. Помощь ему нужна не органов государственной власти, нужна скорее помощь медицинская. Человек не задержан, он сам признает, что следствие должно вынести какой-то вердикт. Поэтому я здесь вижу попытку некоторых сил драматизировать эту ситуацию, сделать из него узника совести. Мне крайне не нравится, что силы, которые находятся за пределами России, пытаются использовать его как политическую марионетку. Они не думают о здоровье человека, о последствиях для него.

<https://ria.ru/20191029/1560310309.html>

ТАСС; 2019.10.29; РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР НА ЯМАЛЕ ВЫПОЛНЕНЫ НАПОЛОВИНУ

Работы по строительству моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе выполнены почти на 50%. Об этом ТАСС во вторник сообщил гендиректор строящей объект компании «Мостострой 11» Николай Руссу.

Мост обеспечит круглогодичное сообщение с Большой землей для жителей поселка Уренгой, Тазовского и Красноселькупского районов ЯНАО. Здесь проживают порядка 20 тыс. человек. Проект включен в схему территориального планирования Ямало-Ненецкого автономного округа и находится под контролем администрации президента РФ как социально значимый проект.

«Почти 50% [работ по строительству моста через реку Пур завершено]», - сказал Руссу в кулуарах международного форума высотного строительства 100+ Forum Russia.

Проект предусматривает строительство автомобильной дороги Коротчаево - Уренгой протяженностью 2,72 км, в том числе моста через реку Пур длиной 1,02 км. Кроме того, планируется монтаж системы весогабаритного контроля на левом берегу реки и обустройство пункта взимания платы с грузовых автомобилей. Общая сумма финансирования строительства составит 9,6 млрд рублей, из которых большую часть предоставит Газпромбанк.

<https://tass.ru/ural-news/7058532>

ТАСС; 2019.10.29; «МОСТРОСТРОЙ 11» ПЛАНИРУЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ХМАО

Тюменская компания «Мострострой 11» планирует участвовать в строительстве моста через реку Обь в районе Сургута в Ханты-Мансийском автономном округе. Об этом во вторник на международном форуме высотного строительства 100+ Forum Russia, проходящем в Екатеринбурге, сообщил корреспондент ТАСС генеральный директор компании Николай Руссу.

«Объявлены торги на проектирование [моста через реку Обь в Сургуте]. Это не по нашим силам - у нас есть институты, но они послабее, чем этот объект. В изысканиях, в каких-то доработках будем участвовать, но в торгах не участвуем. В строительстве намерены участвовать», - сказал он.

Руссу отметил, что запланированный мост будет балочным, но не уточнил сумму инвестиций в проект.

Строительство моста на этом участке Оби обсуждалось с 2012 года, но переносилось из-за высокой стоимости. Сейчас его планируется строить как объект федерального значения. Мост станет частью федеральной трассы «Тюмень - Сургут - Новый Уренгой - Надым - Салехард».

<https://tass.ru/ekonomika/7058401>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; В СПЧ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ ОБМЕНА БУТЫЛОК НА ОПЛАТУ ПРОЕЗДА В МЕТРО

Совет при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека положительно оценил инициативу **Минтранса** по установке фандоматов, в которые можно будет сдавать бутылки и пополнять в обмен свою транспортную карту или получать баллы на оплату парковки, сообщается на сайте СПЧ.

Ранее в пресс-службе **Минтранса РФ** сообщили РИА Новости, что ведомство совместно с Минприроды, Минпромом, Российским экологическим оператором, 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. Можно

будет сдавать пластиковые и стеклянные бутылки, а также алюминиевые банки и пополнять в обмен свою транспортную карту или получать баллы на оплату парковки.

«Постоянная комиссия СПЧ по экологическим правам положительно оценивает инициативу **Минтранса России** по установке сети фандоматов, через которые россияне смогут сдавать на переработку пластиковые и алюминиевые банки и бутылки, а взамен получать электронные деньги, которыми можно будет расплачиваться за проезд в метро», - говорится в сообщении.

Однако член Совета Сергей Цыпленков отметил, что эта инициатива без принятия целого ряда дополнительных мер не решит проблему с отходами в России. По его словам, пока в России нет залоговой стоимости на тару и нет обязательств у производителей и продавцов тары что-то с ней делать, эффект влияния на ситуацию с отходами будет минимальный.

«Кроме того у подобного проекта сейчас очень небольшие экономические перспективы. Необходимо вводить не только одно звено (фандоматы), но выстраивать всю цепочку», - подчеркнул Цыпленков.

<https://ria.ru/20191029/1560339866.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.29; В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ СЧИТАЮТ, ЧТО УСТАНОВКА ФАНДОМАТОВ ТРУДНОРЕАЛИЗУЕМА ИЗ-ЗА ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Инициатива устанавливать в метро аппараты по приему пустых бутылок с возможностью пополнять транспортную карту трудно реализуема из-за требований транспортной безопасности. Об этом заявили в ГУП «Петербургский метрополитен», сообщает ТАСС.

В метрополитене напомнили, что из-за требований безопасности на петербургских станциях даже убраны урны.

Ранее устанавливать фандоматы на станциях метро и железной дороги предложил **Минтранс РФ**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142003>

ТАСС; 2019.10.29; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПРОТЕСТИРУЮТ В ЦЕНТРАЛЬНЫХ РАЙОНАХ ПЕТЕРБУРГА В 2020 ГОДУ

Беспилотный автомобиль на базе Skoda Superb планируется протестировать в центральных районах Санкт-Петербурга в 2020 году. В частности, на Невском и Литейном проспектах, Васильевском острове, в Купчине, Черной речке, а также на Западном скоростном диаметре (ЗСД) и Кольцевой автомобильной дороге (КАД). Об этом ТАСС сообщил представитель НТИ «Автонет», которая занимается развитием автономного транспорта в РФ, Евгений Белянко.

«В Санкт-Петербурге беспилотный автомобиль (Starline на базе Skoda Superb) будет протестирован на дорогах общего пользования в центральных районах города, в частности, на Невском и Литейном проспектах, в спальном районе Купчино, Черной речке, а также линиях Васильевского острова, ЗСД и КАД. Автомобиль будет соблюдать правила дорожного движения, на его заднем стекле будет размещена буква «А» в красном треугольнике», - рассказал Белянко. Разработчиком беспилотного автомобиля является научно-производственное объединение «Старлайн».

Кроме того, тестировать беспилотный автомобиль в 2020 году планируется в городе Коврове Владимирской области. Эксперимент пройдет на улицах Тургенева, Зои Космодемьянской, Ватутина и Еловой - там будет ездить беспилотник на базе «Газель», разработанный Ковровской государственной технологической академией имени В. А. Дегтярева.

Команды инженеров уже готовят свои заявки на сертификацию во ФГУП «НАМИ». «Гражданская ответственность будет застрахована на сумму не менее 10 млн рублей, а в

случае ДТП при проведении эксперимента, произошедшего по вине беспилотника, компания-разработчик будет нести ответственность», - отметила исполнительный директор НПО «Старлайн» Елизавета Нарбут.

«Тестирование автомобилей будет проходить в рамках постановления правительства, инициированного рабочей группой НТИ «Автонет». По правилам, каждый беспилотный автомобиль будет оборудован системами видеофиксации внутри и снаружи салона, а движение транспорта будет координировать инженер, который обязан находиться за рулем, но необязательно держаться за него», - подчеркнул Белянко.

Сейчас эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей проходит в Москве и Татарстане. Ранее «Автонет» предложил провести эксперимент в Санкт-Петербурге, Московской, Владимирской, Нижегородской, Ленинградской и Самарской областях, а также в Чувашской Республике и Краснодарском крае.

Об эксперименте

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** в конце ноября 2018 года подписал постановление о проведении с 1 декабря эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Вице-премьер РФ **Максим Акимов** пояснял, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года.

Акимов также сообщал, что сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7055517>

ТАСС; 2019.10.29; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ОПРЕДЕЛИЛА ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СТАНЦИИ МЕТРО «СПОРТИВНАЯ»

Строительная компания «Градопроект» стала подрядчиком для выполнения работ стоимостью 376 млн рублей по строительству новой станции метро «Спортивная» в Новосибирске, сообщил ТАСС во вторник пресс-секретарь мэра Новосибирска Глеб Черепанов.

Мэрия Новосибирской области 14 октября объявила конкурс на проведение работ стоимостью 376 млн рублей по строительству новой станции метро «Спортивная». Максимальная цена работ составила 376 млн рублей. Торги назначили на 21 октября, однако 28 октября на сайте госзакупок появилась информация о том, что аукцион был признан несостоявшимся.

«В ходе конкурсных процедур было подано две заявки. Однако во время проведения торгов участники не согласились понижать цену закупки. Именно поэтому аукцион признан несостоявшимся. По правилам, в такой ситуации побеждает компания, которая раньше подала заявку. Таким образом, победителем стала новосибирская компания ООО «Строительная компания «Градопроект», - сказал Черепанов.

Проект строительства станции метро «Спортивная» в Новосибирске включен в план возведения ледовой арены в пойме реки Обь для организации молодежного чемпионата мира по хоккею в 2023 году. В начале июня проект метро получил отрицательное заключение Главгосэкспертизы. Заявка на строительство была отправлена на повторное рассмотрение после устранения замечаний. Положительное заключение экспертизы мэрия получила 20 августа. Начальная цена контракта составляла почти 2,63 млрд рублей, работы необходимо выполнить до ноября 2021 года.

<https://tass.ru/sibir-news/7057503>

КОММЕРСАНТЪ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2019.10.29; НОВУЮ СЕТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КУРСКА МОГУТ РАЗРАБОТАТЬ ДО КОНЦА ГОДА

Губернатор Курской области Роман Старовойт поручил мэрии Курска до конца года доработать проект оптимизации маршрутной сети в областном центре, сообщает пресс-служба региональной администрации по итогам обсуждения вопросов разгрузки автодорог в облцентре. В свою очередь, областные власти начнут готовить заявку в **Минтранс** РФ для получения финансовой помощи для обновления муниципального парка пассажирского транспорта.

Специалисты Юго-Западного госуниверситета предлагают разгрузить дороги за счет покупки автобусов большой и средней вместимости, создать транспортные хабы, позволяющие делать пересадку по единому проездному билету, минуя центр. Предложено также увеличить число маршрутов для муниципального транспорта (сейчас 85% пассажирских перевозок в Курске осуществляют частники).

По отзывам горожан, сложности с передвижением возникают в стремительно растущем поселке Северный, где в часы пик выстраиваются километровые пробки. Муниципальный транспорт приходится ждать по полчаса и более. Проблемным остается перемещение по центру: в 65 из 108 существующих маршрутов задействована центральная улица Ленина.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142006>

ТАСС; 2019.10.29; ПРОЕКТ НОВОЙ ТРОЛЛЕЙБУСНОЙ ЛИНИИ В ЧИТЕ ПЕРЕДАЛИ НА ГОСЭКСПЕРТИЗУ

Проект строительства троллейбусной линии к пригороду Читы, микрорайону Каштак, направлен на государственную экспертизу. Об этом во вторник сообщила пресс-служба Минстроя Забайкальского края.

Строительство двух троллейбусных линий к микрорайонам Каштак и КСК входит в комплексный план мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ в Чите, которую Минприроды РФ и Генпрокуратура России в 2017 и 2018 годах включали в число городов с наибольшим уровнем загрязнения атмосферного воздуха. На прокладку линий из федерального бюджета планируется получить около 3 млрд рублей, их выделяют в рамках национального проекта «Экология».

«Завершена разработка проектно-сметной документации на строительство троллейбусной линии «Троллейбусное депо - Каштак». Проект направлен на государственную экспертизу», - говорится в сообщении. Маршрут новой линии составит около 6 км, на нем будет не менее шести остановок.

По данным министерства, также объявлен аукцион на проектирование троллейбусной линии к микрорайону КСК - это более 30 км. «Объект долгосрочный и дорогостоящий, так как основные затраты уйдут на реконструкцию улично-дорожной сети: для движения троллейбусов дороги должны соответствовать определенным требованиям, в том числе, предусматривать крайнюю полосу шириной не менее 4 м. Многие дороги придется расширять», - отметил глава краевого Минстроя Алексей Гончаров.

Указом президента «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года» Чита вошла в число 12 городов, где должны быть снижены выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух. Ранее региональное Минприроды сообщало, что строительство линии к микрорайону Каштак оценивается примерно в 130 млн рублей, а прокладка троллейбусной линии к микрорайону КСК - крупнейшему спальному району в окрестностях Читы - более чем в 2,8 млрд рублей.

Нацпроект «Экология» включает 11 подразделов. На реализацию нацпроекта в РФ планируется направить 4 трлн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7056178>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПРОЦЕНКО АЛЕКСАНДР; 2019.10.29; В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ СОВРЕМЕННЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА С КОВОРКИНГ-ЗОНАМИ

Более 9,5 тысяч вагонов пригородных поездов эксплуатируются сейчас на всей пригородной российской железнодорожной сети, информируют «**Российские железные дороги**». К 2030 году должно быть списано около половины действующего парка. Но уже сегодня дефицит парка РЖД оценивают в 1680 вагонов, а в течение двух следующих лет необходимо закупить около тысячи новых вагонов. Это будут уже совсем другие поезда.

Один из двух основных производителей подвижного состава для рельсового транспорта «Трансмашхолдинг» (входит в десятку крупнейших в мире компаний транспортного машиностроения) обещает в ближайшие годы поставить на рельсы самые современные пригородные поезда, - рассказал на форуме PRO/Движение.1520 замгендиректора по развитию пассажирского транспорта «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов. Салоны будут модульным, с мобильными креслами, которые в час-пик будут складываться для того, чтобы увеличить вместимость и обеспечить более комфортное перемещение пассажиров. Планируется создание коворкинг-зон, станций для подзарядки велосипедов и электросамокатов. Окна в электропоездах предполагается использовать как новостные или информационные мониторы.

Что касается сроков появления таких электропоездов, по словам Лошманова, «это дело ближайших лет».

<https://rg.ru/2019/10/29/v-rossii-poiaviatsia-sovremennye-prigorodnye-poezda-s-kovorking-zonami.html>

ТАСС; 2019.10.29; ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ КОШИЦЕ ДО ВЕНЫ ПЕРЕШЕЛ НА СТАДИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ОБСУЖДЕНИЙ

Проект строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от Кошице до Вены, реализация которого планируется с участием РЖД, перешел на стадию экологических обсуждений. Об этом на пленарной сессии форума «PRO//Движение.1520» рассказал генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров.

Железнодорожная магистраль Кошице - Братислава - Вена - международный проект с участием железнодорожных компаний России (РЖД), Украины, Словакии и Австрии по продлению железной дороги с шириной колеи 1520 мм от словацкого города Кошице до Братиславы и Вены. Проект запущен в 2009 году. Стоимость строительства дороги железнодорожной линии, по оценке предприятия Breitspur Planungsgesellschaft (СП, созданного в 2009 году для сотрудничества по проекту строительства), составит €6,4 млрд.

«Мы считаем, что интероперабельность может быть достигнута, в том числе, и продлением колеи 1520. Пока мы активно движемся в нашем проекте до Вены, сейчас ведутся экологические обсуждения», - сказал Белозеров.

Глава холдинга добавил, что проект имеет большой потенциал, но окажет лишь одностороннее влияние на перевозки.

«Мы предлагаем и другим странам тоже посмотреть варианты по переходу на нашу колею для того, чтобы развивать хабовую структуру и совместные технологические проекты. В том числе, используя интеграцию с нашими литовскими, белорусскими коллегами, транзит, короткие перевозки по морю, которые идут из Китая в Калининград и дальше в Европу уже морским путем», - заключил Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/7056606>

РИА НОВОСТИ; 2019.10.29; РЖД ОТКРЫВАЮТ ПРОДАЖИ НЕВОЗВРАТНЫХ БИЛЕТОВ ЕЩЕ В ЧЕТЫРЕ ГОРОДА

Холдинг РЖД расширил список поездов, билеты на которые можно приобрести по невозвратному тарифу, сообщила компания во вторник.

Так, теперь невозвратные билеты можно купить на поезда из Москвы в Ростов-на-Дону, Лабытнанги, Саранск и Северодвинск отправлением с 26 декабря.

«Возможность оформить проездные документы, не предусматривающие возврата в случае отказа от поездки, теперь можно на следующие поезда отправлением с 26 декабря: № 19/20 «Премиум» Москва - Ростов-на-Дону, № 21/22 «Полярная стрела» Москва - Лабытнанги, № 41/42 «Мордовия» Москва - Саранск, № 115/116 «Поморье» Москва - Северодвинск, а также на поезд № 1/2 «Волгоград» Москва - Волгоград», - поясняется в сообщении.

Билеты по невозвратному тарифу продаются в купе и вагоны с местами для сидения скоростных внутрироссийских поездов, на поездки в плацкарте и общих вагонах, а также на поезда, следующие в/из Калининградской области, невозвратный тариф не распространяется. В целом, такие билеты составят до 10% от общего количества билетов, предложенных к продаже на тот или иной поезд.

Стоимость невозвратных билетов ниже стоимости обычных на 5-20%. Размер скидки зависит от типа вагона и периода совершения поездки.

<https://ria.ru/20191029/1560372686.html>

ТАСС; 2019.10.29; САМАРСКИЙ НОЦ СОВМЕСТНО С РЖД ЗАЙМЕТСЯ ИННОВАЦИОННЫМИ РАЗРАБОТКАМИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Самарский научно-образовательный центр (НОЦ) в течение месяца подпишет соглашение с ОАО «РЖД» - они совместно будут заниматься внедрением инновационных разработок в деятельность железнодорожников. Об этом ТАСС во вторник сообщили в пресс-службе Института регионального развития (управляющей компании самарского НОЦ).

«Научно-образовательный центр Самарской области готовится к подписанию соглашения с РЖД. НОЦ может выполнять научно-исследовательскую работу для железнодорожников и внедрять в их деятельность разработки российских вузов, а также помогать в подготовке специалистов», - говорится в сообщении.

Соглашение подпишут в течение месяца, уточнили в пресс-службе.

РЖД обратились в самарский НОЦ с запросом повысить уровень промышленности под современные запросы железной дороги. Сейчас на территории Куйбышевской железной дороги есть инновационная площадка «Трансфер инноваций», в которую входят 145 научно-исследовательских организаций из Татарстана, Мордовии, Башкортостана, Пензенской и Ульяновской областей. В Самарской области это «АвтоВАЗ», «Прогресс», «Электроцит», «Тяжмаш», «Кузнецов» и «Тольяттиазот». В рамках данного проекта планируется в ближайшее время создать испытательный полигон для отработки инновационных решений в области технической диагностики, использования альтернативных источников энергии, искусственного интеллекта, цифровизации и других направлениях. Сотрудничество с НОЦ позволит ускорить процесс внедрения новых технологий в производство.

Создание сети из 15 НОЦ мирового уровня, призванных объединить университеты, научные институты и производство, является одной из задач нацпроекта «Наука». Согласно его целям, в 2024 году Россия должна войти в пятерку ведущих стран по научным исследованиям и разработкам в областях, определяющих приоритеты научно-технологического развития. Для этого должны быть созданы привлекательные условия ученым для работы в РФ.

<https://nauka.tass.ru/nauka/7056761>

ТАСС; 2019.10.29; РЖД И «АПАТИТ» ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВОЗКАХ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

«Российские железные дороги» (РЖД) на полях форума PRO//Движение.1520 заключили соглашение с **компанией** «Апатит» (входит в группу «Фосагро») о перевозках железнодорожным транспортом. Об этом сообщает корреспондент ТАСС с церемонии подписания.

В пресс-релизе РЖД отмечается, что «Апатит» в рамках реализации долгосрочной стратегии развития до 2025 года увеличит выпуск удобрений и их отгрузку железнодорожным транспортом. **Холдинг РЖД** будет осуществлять перевозку грузов в согласованных объемах, а также реализовывать гибкую тарифную политику.

<https://tass.ru/ekonomika/7057133>

ТАСС; 2019.10.29; ЕВРОСИБ И ОАО «РЖД» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Компания «Евросиб СПб - транспортные системы» и **ОАО «РЖД»** заключили соглашение о взаимодействии в сфере развития контейнерных перевозок, терминально-складской, железнодорожной и инженерной инфраструктуры, следует из сообщения Евросиб.

Соответствующий документ был подписан генеральным директором ЗАО «Евросиб СПб - транспортные системы» Иваном Атемасовым и начальником Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом - филиала **ОАО «РЖД»** Алексеем Бельским на Международном железнодорожном форуме «PRO//Движение.1520» в Сочи.

Соглашение направлено на технико-технологическое развитие инфраструктуры железнодорожных грузовых дворов, повышение конкурентоспособности услуг, оказываемых грузоотправителям, синхронизацию развития терминально-складского комплекса с увеличивающимся потоком контейнеризированных грузов.

Евросиб сосредоточится на привлечении дополнительной грузовой базы, а Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом - на погрузочно-разгрузочных работах и организации хранения с обеспечением бесперебойности процессов и применением инновационных логистических решений.

<https://tass.ru/ekonomika/7057993>

ТАСС; 2019.10.29; «РЖД ЛОГИСТИКА» И АО «ФВК» БУДУТ РАЗВИВАТЬ СКЛАДСКУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В «ВОРСИНО»

АО «РЖД Логистика» (крупнейший на территории СНГ и стран Балтии мультимодальный логистический оператор) и АО «ФВК» (головная структура группы компаний Freight Village RU) заключили соглашение о сотрудничестве в сфере развития логистических сервисов в индустриальном парке «Ворсино», следует из сообщения «РЖД Логистика».

Соответствующий документ был подписан первым заместителем генерального директора АО «РЖД Логистика» Андреем Тонких и исполнительным директором АО «ФВК» Юрием Юрьевым на площадке Международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520» в Сочи, уточняется в сообщении.

Компании планируют создать на территории грузовой деревни «Ворсино» новый объект терминально-складской инфраструктуры, который позволит расширить линейку сервисов логистического центра «Ворсино» и привлечь дополнительные объемы экспортных и импортных сборных партий грузов, перевозимых в 40-футовых и 20-футовых контейнерах. Также на новых складских мощностях будут доступны все виды складских операций: сортировка, маркировка, консолидация/расконсолидация грузов, таможенное оформление, в том числе грузов, требующих соблюдения температурного режима.

«Потребность создания современного и мультитемпературного склада временного хранения во многом связана с увеличивающимся потоком контейнеризированных грузов у «РЖД Логистики», а также постоянной необходимостью расширять перечень сервисов для наших клиентов, делать их качественнее и в то же время доступнее. Новые складские мощности позволят в разы увеличить объем сборных грузов, идущих в импортном и экспортном направлениях, - именно на LCL-отправки сформирован сейчас особый спрос со стороны грузоотправителей России и Китая», - отметил генеральный директор АО «РЖД Логистика» Вячеслав Валентик.

Бизнес-план развития терминально-складской инфраструктуры на территории «Фрейт Вилладж Ворсино» стороны договорились разработать до конца первого квартала 2020 года.

«Концепция развития проекта «Фрейт Вилладж Ворсино» предполагает строительство около 500 тыс. кв м складской недвижимости, из которых 75 тыс. уже построено. Мы планируем проработать детали проекта и приступить к строительству объекта уже в следующем году», подчеркнул Юрьев.

<https://tass.ru/ekonomika/7057879>

ТАСС; 2019.10.29; ОАО «РЖД» И ООО «УТА» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СТРАТЕГИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

ОАО «РЖД» и ООО «Управление транспортными активами» (ООО «УТА») заключили соглашение о стратегическом сотрудничестве в области разработки оптимальных транспортно-логистических решений на стыке «порт - железная дорога», следует из сообщения УТА.

Соглашение было подписано генеральным директором ООО «УТА» Игорем Федоровым и генеральным директором - председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым на Международном транспортно-логистическом форуме «PRO//Движение.1520» в Сочи.

Увеличению пропускных возможностей инфраструктуры портов и железной дороги будет способствовать совместная работа компаний по выявлению путей оптимизации работы припортовых станций, повышению эффективности грузовой логистики, увеличению количества контейнерных железнодорожных перевозок с перевалкой в морских и «сухих» портах. Сотрудничество также предусматривает создание условий для электронного обмена данными, в том числе внедрение технологий «электронной перевозки» и «смарт-контракт».

ООО «Управление транспортными активами» управляет стивидорными активами на Юге России (Таганрогский и Туапсинский морские торговые порты) и Северо-Западе страны (Морской порт Санкт-Петербург, Контейнерный терминал Санкт-Петербург, Универсальный перегрузочный комплекс), а также судоходными, судостроительными и логистическими компаниями.

<https://tass.ru/ekonomika/7057759>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.30; К СУДОСТРОЕНИЮ ПРИСТРОИЛИ СТРАТЕГИЮ; ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ДО 2035 ГОДА ПОЛНЫ НЕЯСНЫХ ОБЕЩАНИЙ

Несмотря на хронические проблемы российского судостроения, Минпромторг в стратегии отрасли до 2035 года ожидает даже в самом плохом сценарии построить 357 судов за 18 лет, добившись роста производства гражданских судов в 3,9 раза. Если же реализуется целевой сценарий, будет построено почти в два раза больше. Однако для этого нужна господдержка, размеры которой в стратегии не оценены. Эксперты затрудняются

содержательно комментировать документ, отмечая его слабую проработку и явные фактические ошибки.

России требуется масштабное обновление гражданских судов, следует из стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года. Потребности внутреннего рынка оценены в 250 морских транспортных судов, более 1,5 тыс. транспортных судов «река-море», 1,6 тыс. рыбопромысловых судов, более 250 единиц морской техники вспомогательного и технического флотов, 90 научно-исследовательских судов, 24 ледокола, а также около 150 судов и морской техники для освоения шельфовых месторождений. Однако, констатируется в документе, финансовые возможности заказчиков позволяют обновить менее половины флота.

Стратегия предполагает три варианта развития отрасли, которые отличаются темпами роста экономики и объемом господдержки.

В рамках инновационного (базового) сценария к 2035 году будет построено 463 судна, а стоимость портфеля заказов приблизится к 2,3 трлн руб., при оптимистичном раскладе количество выпущенных судов составит 651 единицу. В консервативном сценарии будет построено 357 судов, что, тем не менее, позволит нарастить выпуск в отрасли в 3,9 раза по сравнению с 2018 годом (см. инфографику).

«Ввиду специфических особенностей отрасли, в том числе высокой капиталоемкости строительства судов, продолжительной окупаемости вложенных средств, ее деятельность и дальнейшее развитие невозможны без активного участия государства», — говорится в документе. Вместе с тем в стратегии нет никаких оценок возможного или ожидаемого объема господдержки, а также возможных механизмов ее предоставления. Также не сказано, как объем господдержки и заказа должен распределяться между верфями, входящими в Объединенную судостроительную корпорацию, и заводами вне ее периметра.

К 2035 году основные производственные фонды отрасли должны быть загружены на 80%, планируется увеличить вдвое производительность труда и повысить долю отечественных составляющих в стоимости конечной гражданской продукции до 75%, заявил глава Минпромторга Денис Мантуров. Эти ожидания в целом подкреплены итогами предыдущих лет: в 2018 году объем производства в отрасли увеличился в 1,7 раза по отношению к 2012 году и составил более 620 млрд руб. при росте производительности труда в денежном выражении в 1,4 раза. В то же время конкретики в стратегии мало, а цифры уязвимы для критики.

Так, глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев затрудняется комментировать вышедший документ, так как в нем нет ни обосновывающей части, ни перечня проектов, для которых планируется строительство, нет типоразмеров и ледовых классов судов. «Непонятно, что за ледоколы имеются в виду и почему газовозы по всем трем сценариям появляются в списке уже после запуска проекта «Арктик СПГ-2», — отмечает эксперт. В стратегии предполагается в базовом сценарии строительство 14 ледоколов, а в целевом — 21. Что касается газовозов, то их постройки нет ни в одном сценарии до 2025 года, а в консервативном — нет и до 2035 года.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что по рыбопромысловым судам в консервативном сценарии стратегии (105 единиц, из них 27 обслуживающих) не учтено строительство судов-краболовов. По пассажирскому флоту планы выглядят реалистичными (от четырех до восьми судов в зависимости от прогноза), а по транспортным судам «река-море», напротив, запланированные показатели на 2019–2020 годы даже несколько занижены (23–28 судов), добавляет эксперт. «В целом длительная разработка стратегии не пошла целевым показателям на пользу: количественные планы сдачи судов явно требуют корректировки для учета реалий 2019 года», — заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4141990>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2019.10.29; МАНТУРОВ НАЗВАЛ КОНЕЧНЫЕ ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ

Правительство утвердило Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года. Соответствующее распоряжение подписал глава кабинета министров **Дмитрий Медведев**. Стратегия направлена на создание нового конкурентоспособного облика отечественной судостроительной отрасли - эту задачу планируется решать, развивая научно-технический и кадровый потенциал, обеспечивая технологическую независимость, а также совершенствуя нормативно-правовую базу.

«Цель Стратегии - обеспечить создание современных судов и нарастить объем производства в 2,2 раза. Для этого к 2035 году основные производственные фонды отрасли должны быть загружены на 80%, планируется также увеличить в 2 раза производительность труда и повысить долю отечественных составляющих в стоимости конечной гражданской продукции до 75%», - заявил министр промышленности и торговли **Денис Мантуров**.

Согласно инновационному сценарию реализации Стратегии, доля продукции гражданского назначения достигнет 44%, а объемы гражданского экспорта составят 25 миллиардов рублей. «Экспортные поставки российской продукции судостроения к 2035 году должны увеличиться почти в два раза, в первую очередь речь идет о росте объемов экспорта гражданской морской техники», - подчеркнул **Денис Мантуров**.

Для удовлетворения потребностей внутреннего рынка в гражданских судах различного класса и морской технике до 2035 года необходимо строительство около 250 морских транспортных судов и более 1500 транспортных судов класса «река-море», 1640 судов рыбопромыслового флота, более 250 судов и единиц морской техники вспомогательного и технического флотов, 90 научно-исследовательских судов, 24 ледокола, а также около 150 судов и морской техники для освоения шельфовых месторождений.

<https://rg.ru/2019/10/29/manturov-nazval-konechnye-celi-strategii-razvitiia-sudostroeniia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.10.29; ДО СТАМБУЛА РУКОЙ ПОДАТЬ; В ПОРТ СОЧИ В 2020 ГОДУ ЗАЙДУТ ШЕСТЬ ИНОСТРАННЫХ КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ

Возобновление круизного сообщения на Черноморском побережье обсудили в Сочи представители регионального министерства курортов, туризма и олимпийского наследия и кубанских портов.

Реконструкция Сочинского морского порта к Олимпиаде 2014 года превратила курорт в крупный международный центр морских пассажирских перевозок: с 2012 по 2015 годы порт принял 156 круизных лайнеров с более 90 000 иностранных туристов.

С 2017 года на маршрут Сочи - Ялта - Севастополь вышел лайнер «Князь Владимир».

По словам гендиректора морпорта Сочи **Владимира Деркунова**, в следующем году возобновляет круизное сообщение с Сочи компания **Azamara Cruises**. Она намерена выполнить два рейса из Афин с посещением Стамбула, Верны, Констанцы, Одессы и Сочи.

О своих планах заходить в сочинский морпорт заявили представители еще пяти иностранных компаний, занимающихся круизными перевозками.

<https://rg.ru/2019/10/29/reg-ufo/v-port-sochi-v-2020-godu-zajdut-shest-inostrannyh-kruiznyh-lajnerov.html>

ПРАЙМ; 2019.10.29; ГТЛК В 2019 Г МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ИЗ БЮДЖЕТА 4,9 МЛРД РУБ НА ЗАКУПКИ SSJ100, L-410 И ВЕРТОЛЕТОВ

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) в 2019 году может получить из бюджета РФ субсидии в размере 4,9 миллиарда рублей на закупки самолетов

SSJ100, L-410 и вертолетов «Ансат» и «Ми-8», следует из материалов **Минтранса РФ**, размещенных на портале проектов нормативных правовых актов.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) до конца года может дополнительно получить из бюджета РФ 4,9 миллиарда рублей на лизинг российских воздушных судов, говорилось ранее в подготовленном Минфином РФ проекте изменений в бюджет на 2019 и плановый период 2020-2021 годов.

«Предоставить в 2019 году субсидию из федерального бюджета в размере 4,9 миллиарда рублей публичному акционерному обществу «Государственная транспортная лизинговая компания»... на осуществление капитальных вложений в приобретение объектов недвижимого имущества - воздушных судов отечественного производства в целях их дальнейшей передачи по договорам лизинга... на льготных условиях 17 единиц авиационной техники, в том числе: семи вертолетов «Ми-8», трех вертолетов «Ансат», пяти самолетов Л-410 и двух самолетов «Сухой Суперджет 100», - говорится в материалах **Минтранса**.

Минтранс уточняет, что для приобретения 17 единиц воздушной техники потребуется около 9,5 миллиарда рублей, таким образом, с рынка ГТЛК придется привлекать около 4,6 миллиарда рублей.

Планируемый срок поставки судов 2020-2021 годы. «В настоящее время более 95% всех авиаперевозок в России осуществляется самолетами зарубежного производства, а количество воздушных судов российского производства, используемых авиакомпаниями, постоянно сокращается и, при сохранении нынешних тенденций, уменьшится до 73 единиц в 2025 году», - говорится в материалах **Минтранса**.

Там также уточняется, что эти субсидии позволят развить рынок малой авиации и повысить транспортную доступность, создать условия для развития экспорта транспортных услуг, способствовать локализации производства авиационной техники, нарастить парк судов отечественного производства и способствовать импортозамещению иностранных.

ЛЕНТА.РУ; 2019.10.29; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕВЕЗЕТ ЛЫЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ БЕСПЛАТНО

Компания «**Аэрофлот**» в зимнем сезоне начнет предоставлять пассажирам одно дополнительное место бесплатного регистрируемого багажа для провоза одного комплекта лыжного оборудования весом до 23 килограммов. Об этом говорится в сообщении перевозчика. Акция будет действовать в период с 1 ноября 2019 года по 15 мая 2020 года.

В «**Аэрофлоте**» уточняют, что один комплект лыжного оборудования представляет собой чехол с одной парой лыж и одной парой лыжных палок и/или упакованной отдельно одной парой лыжных ботинок или чехол с одним сноубордом и/или упакованной отдельно одной парой ботинок для сноуборда.

Дополнительное место бесплатного багажа для перевозки лыжного оборудования не указывается в билете и предоставляется во время регистрации на рейс при наличии соответствующей технической возможности самолета.

Услуга по бесплатной перевозке одного комплекта лыжного оборудования предоставляется на рейсах «**Аэрофлота**» и дочерних авиакомпаний. На рейсы, которые выполняют сторонние компании-партнеры (номера рейсов - SU3000-4999), данная акция не распространяется. Также она не действует на перелетах по тарифам без включенной нормы бесплатного провоза багажа.

<https://lenta.ru/news/2019/10/29/aeroflot1/>

[Вернуться в оглавление](#)