



## Ежедневный мониторинг СМИ

31 ОКТЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.10.30; РОССИЯ И ВЕНГРИЯ ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О СОЦИАЛЬНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ .....	4
ТАСС; 2019.10.30; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ВНЕДРИТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ В ИНДИИ .....	4
ТАСС; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО РЕШАТЬ, ПРОДАВАТЬ ЛИ БИЛЕТЫ ПО ПЛОСКИМ ТАРИФАМ - МИНТРАНС .....	5
РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; В МИНТРАНСЕ ПОЯСНИЛИ ИНФОРМАЦИЮ О КОММЕРЧЕСКИХ БИЛЕТАХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	5
ТАСС; 2019.10.30; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ ОТМЕНУ ПЛОСКИХ ТАРИФОВ ДЛЯ ВАХТОВИКОВ.....	6
RNS; 2019.10.30; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С САМЫМИ ХОРОШИМИ И ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ.....	6
ТАСС; 2019.10.31; ГОСТ ДЛЯ ДОРОГ СО СКОРОСТНЫМ РЕЖИМОМ ДО 130 КМ/Ч МОГУТ УТВЕРДИТЬ В КОНЦЕ 2019 ГОДА .....	7
RNS; 2019.10.30; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПРИВАТИЗАЦИИ ГТЛК И НМТП В 2020 - 2022 ГОДАХ.....	7
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.30; МИНФИН УПРЕКНУЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ В НЕОСВОЕНИИ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ .....	8
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.10.30; МИНСТРОЙ: ПО ЗАКОНУ О ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ НУЖЕН КОМПРОМИСС .....	8
АМУРСКАЯ ПРАВДА; 2019.10.31; «ОСТАЛОСЬ ПОДОЖДАТЬ ДВА ГОДА»; В БЛАГОВЕЩЕНСКОМ АЭРОПОРТУ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ.....	9
ПРАЙМ; 2019.10.30; СИЛУАНОВ 1 НОЯБРЯ ОБСУДИТ В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ХОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ.....	11
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.31; БАМУ ПОДСТАВЯТ ПЛЕЧО С ПОГОНОМ; К РАСШИРЕНИЮ МАГИСТРАЛИ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ВОЕННЫХ .....	12
ТАСС; 2019.10.30; РИСКОВ СНИЖЕНИЯ ТЕМПОВ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА НЕТ - БЕЛОЗЕРОВ.....	13
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.30; БЕЛОЗЕРОВ НАЗВАЛ ВОЗМОЖНЫЕ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН .....	13
ТАСС; 2019.10.30; ГЛАВА РЖД: СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2020 ГОДУ .....	14
КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.30; У ДОРОГИ НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ; КАК ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ КОНТРОЛИРУЕТ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД .....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.10.30; НА ТРЕТЬ СОКРАТИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО «АВАРИЙНЫХ» РЕГИОНОВ .....	19
ТАСС; 2019.10.30; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ВОЗМОЖНО НЕ РАНЕЕ ИЮНЯ 2020 ГОДА ..	21
ТАСС; 2019.10.30; ПРОЕКТ ПО ОБУЧЕНИЮ РОДИТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ СТАРТОВАЛ В ДАГЕСТАНЕ.....	22

---

ТАСС; 2019.10.30; В КРАСНОДАРЕ ДОСРОЧНО ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД.....	23
ТАСС; 2019.10.30; НА СТАВРОПОЛЬЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ ОТ СТОЛИЦЫ РЕГИОНА ДО МИНВОД.....	23
ТАСС; 2019.10.30; БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ.....	24
ТАСС; 2019.10.30; РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА БОЛГАРИИ ИЗУЧИТЬ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АНАЛОГА СИСТЕМЫ "ПЛАТОН".....	24
РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; РОССИЯ И БОЛГАРИЯ ОБСУДЯТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ ПАРОМА НОВОРОССИЙСК-БУРГАС.....	25
ГУДОК; 2019.10.30; ЦЕНТР МОДЕЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ БУДЕТ СОЗДАН НА БАЗЕ РУТ (МИИТ).....	25
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 30.10.2019 12:11; ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ПЛАТНОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ М-11.....	26
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.31; ВОДИТЕЛЕЙ ОТПРАВЛЯЮТ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ; ВЛАДЕЛЬЦАМ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ ПОДГОТОВИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЯ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.10.31; БЕСПИЛОТНИКИ ОТЪЕЗЖАЮТ ОТ «ЯНДЕКС.ТАКСИ»; СП «ЯНДЕКСА» И УВЕР СОЗДАСТ КОМПАНИЮ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА.....	28
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.10.31; РАЗДВОЕНИЕ МАРШРУТА; СМОЛЬНЫЙ УДИВИЛ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НОВЫМ ПОВОРОТОМ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2019.10.30; ХМАО ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ ЗА 280 МЛН РУБ.....	31
ТАСС; 2019.10.30; «АВТОДОР» ОЖИДАЕТ ПО ИТОГАМ ГОДА РОСТА ЧИСЛА МАШИН НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ НА 17,7%, ДО 130 МЛН.....	31
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.10.31; РЖД ГОТОВА ДАТЬ СКИДКУ US RUSAL В ОБМЕН НА РОСТ ЭКСПОРТА АЛЮМИНИЯ; НО ПРОСИТ ФАС ВЕРНУТЬ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ, ОТ НЕЕ КОМПАНИЮ ОСВОБОДИЛИ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ США.....	31
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.30; В РЖД ОБЪЯСНИЛИ НЕВОЗМОЖНОСТЬ ПРИВАТИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ ФУНКЦИЕЙ МОНОПОЛИИ.....	33
ТАСС; 2019.10.30; РЖД СОЗДАДУТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.....	34
ТАСС; 2019.10.30; РЖД МОГУТ ПРОДЛИТЬ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНУЮ ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ В ПОРТЫ.....	34
ТАСС; 2019.10.30; РЖД ВЫПОЛНЯЮТ ВСЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЕРЕВОЗКАМ УГЛЯ.....	34
ТАСС; 2019.10.30; СКИДКИ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ ПОЗВОЛИЛИ ПРИВЛЕЧЬ 7 МЛН ТОНН ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ С НАЧАЛА ГОДА.....	35
ТАСС; 2019.10.30; СНИЖЕНИЕ МИРОВЫХ ЦЕН НА УГОЛЬ И МЕТАЛЛЫ ПРИВЕЛО К ПАДЕНИЮ ОБЪЕМА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РЖД.....	35
ТАСС; 2019.10.30; ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА РЖД НА 2019 ГОД СОСТАВИТ 690 МЛРД РУБЛЕЙ.....	36
ТАСС; 2019.10.30; СТМ И «РЖД-ИНВЕСТ» ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ.....	36
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2019.10.30; «ГАЗПРОМ» ПОПРОСИЛ ИСКЛЮЧЕНИЙ ДЛЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ В АРКТИКЕ.....	37

---

ПРАЙМ; 2019.10.30; ЯСНОСТИ ПО СРОКАМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕТ - МИД РФ .....	38
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.31; UTAIR ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ 20% САМОЛЕТОВ; К КОНЦУ ГОДА АВИАКОМПАНИЯ ВЫВЕДЕТ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ 12 ВОЗРАСТНЫХ ВОЕING 737-500 .....	39
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.31; SSJ 100 ПОДОБРАЛИ КЛЮЧЕВОГО ГОСЗАКАЗЧИКА; ВЭБ.РФ ЗАЙМЕТСЯ ЗАКУПКОЙ 100 САМОЛЕТОВ ДЛЯ «АЭРОФЛОТА» .....	40
ТАСС; 2019.10.30; ЯПОНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ТУРОПЕРАТОРОВ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С БУРЯТИЕЙ .....	41
LENTA.RU; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖИТ ДЕРЖАТЬСЯ ТРЕНДА НА ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ .....	41
ТАСС; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» ЗАИНТЕРЕСОВАН В ИСПОЛЬЗОВАНИИ РОССИЙСКИМИ АЭРОПОРТАМИ БИОМЕТРИЧЕСКИХ ДАННЫХ .....	42
ТАСС; 2019.10.30; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВРЕМЕННОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ САРАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2020 Г. ....	42
ИНТЕРФАКС; 2019.10.30; ИРАЭРО ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО НАЛОГАМ НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 79 МЛН РУБ. ЗА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ ..	43
ПРАЙМ; 2019.10.30; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С РОСАВИАЦИИ 46 МЛН РУБ В ПОЛЬЗУ АЭРОПОРТА «ШЕРЕМЕТЬЕВО».....	44

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2019.10.30; РОССИЯ И ВЕНГРИЯ ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О СОЦИАЛЬНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ**

Российская Федерация и Венгрия заключили договор о социальном обеспечении. Подписи под документом по итогам переговоров президента РФ Владимира **Путина** и премьер-министра Венгрии Виктора Орбана поставили министр труда и социальной защиты Максим Топилин и министр социальных ресурсов Венгрии Миклош Кашлер.

Стороны в присутствии лидеров подписали еще ряд документов в области соцзащиты и спорта. В частности, министр здравоохранения РФ Вероника Скворцова и министр иностранных дел Венгрии Петер Сийярто подписали план мероприятий по реализации Комплексной программы российско-венгерского сотрудничества в межрегиональной сфере. Скворцова вместе с Кашлером также подписали Меморандум о сотрудничестве в области онкологии между Минздравом РФ и Министерством социальных ресурсов Венгрии.

Министерство спорта РФ и Министерство социальных ресурсов Венгрии заключили Меморандум о сотрудничестве в области физической культуры и спорта.

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и министр инноваций и технологий Венгрии Ласло Палкович скрепили подписями Меморандум о взаимопонимании по вопросам сотрудничества в области железнодорожного транспорта.

Генеральный директор АО «Эксар» Никита Гусаков и генеральный директор ЕХИМ Банка Гергей Якли подписали соглашение между российским экспортным кредитным агентством «Эксар» и венгерским экспортным кредитным агентством МЕНІВ о взаимном перестраховании.

Также губернатор Самарской области Дмитрий Азаров и председатель регионального собрания Золтан Немет подписали соглашение между правительством Самарской области и самоуправлением области Дьер - Мошон - Шопрон о сотрудничестве в торгово-экономической, научно-технической и гуманитарной сферах.

<https://tass.ru/ekonomika/7063851>

### **ТАСС; 2019.10.30; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ РАССЧИТЫВАЕТ ВНЕДРИТЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ В ИНДИИ**

«РТ-Инвест транспортные системы» планирует участвовать в конкурсе на создание систем безбарьерной оплаты проезда на четырех трассах в Индии в следующем году. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал гендиректор «РТ-Инвест транспортные системы» Антон Замков.

«В следующем году планируем участвовать в большом конкурсе на внедрение безбарьерных технологий оплаты проезда на 4-х трассах в Индии», - отметил Замков.

Он добавил, что пилотный проект, реализованный компанией на трассе Нью-Дели - Мумбаи, подходит к завершению, его этапы были признаны успешными госведомствами Индии. «В ноябре будем подводить итоги и передадим все выводы транспортным властям страны, сейчас ведем анализ накопленной статистики по проездам, экономии времени, другим параметрам», - сказал Замков.

В декабре 2018 года «РТ-Инвест транспортные системы» стала победителем международного конкурса и подписала контракт на внедрение безбарьерной системы взимания платы на основе спутниковой навигации ГЛОНАСС на одной из крупнейших магистралей Нью-Дели - Мумбаи протяженностью около 1,5 тыс. км.

Российский проект обеспечил замену проезда через шлагбаумы на платных трассах на «умную систему», получившую название InToll. Она предполагает безостановочный проезд и расчет покилометровой платы в режиме онлайн. Как отметил Замков, это позволило убрать очереди на пунктах оплаты, которые иногда занимали до 4-х часов.

По оценке министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, внедрение российских интеллектуальных систем в Индии имеет ключевое значение для развития логистики и построения международного транспортного коридора «Север - Юг». Кроме того, проект вносит вклад в развитие высокотехнологичного экспорта России.

### **ТАСС; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО РЕШАТЬ, ПРОДАВАТЬ ЛИ БИЛЕТЫ ПО ПЛОСКИМ ТАРИФАМ - МИНТРАНС**

«**Аэрофлот**» может самостоятельно принять решение о продаже авиабилетов по плоским тарифам, без разрешения Министерства транспорта РФ. Об этом российским информагентствам сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

«В **Минтрансе** удивлены, что «**Аэрофлот**» ожидает от министерства какого-то особого разрешения на продажу билетов на Дальний Восток. «**Аэрофлот**» - коммерческая компания. Сама прекрасно может принять решение, что и как ей продавать», - сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

«Или объяснить людям, почему она этого до сих пор не сделала», - добавили в министерстве.

Ранее сегодня газета «Коммерсант» написала, что в правительстве обсуждается частичный переход на коммерчески обоснованный тариф для рейсов «**Аэрофлота**» между Москвой и Дальним Востоком. Сейчас «**Аэрофлот**» продает билеты в города Дальнего Востока по субсидируемым государством тарифам или по, так называемым, «плоским тарифам», который убыточен для авиакомпании.

Для открытия продажи авиабилетов по «плоскому тарифу» на следующий год, пишет газета, «**Аэрофлот**» каждый год «обращается в **Минтранс** - главный акционер авиакомпании в лице государства должен подтвердить право перевозчика продавать билеты ниже себестоимости». Обычно **Минтранс** одобряет перевозку по «плоскому тарифу» не позже октября, но в этом году согласование, по данным «Коммерсанта», затянулось.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-prokommentirovali-situatsiyu-s-tsenami-na-aviabiletina-Dalnii-Vostok-2019-10-30/>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; В МИНТРАНСЕ ПОЯСНИЛИ ИНФОРМАЦИЮ О КОММЕРЧЕСКИХ БИЛЕТАХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

Система с частичным повышением цен на авиабилеты на Дальний Восток за счет применения коммерческого тарифа в следующем году применяться не будет, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса** РФ.

Газета «Коммерсант» в среду со ссылкой на источники сообщила, что **Минтранс** прорабатывает модель перевозок «**Аэрофлота**» между Москвой и городами Дальнего Востока, при которой перевозчик сможет продавать часть билетов по коммерчески обоснованному тарифу. 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).

«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», - прокомментировали в **Минтрансе**.

По словам собеседника агентства, рейсы на Дальний Восток также планируют открыть авиакомпании «Икар» и «ИрАэро».

Как отмечала газета, 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 пассажиры не могут купить билеты на 2020 год.

<https://ria.ru/20191030/1560380320.html>

### **ТАСС; 2019.10.30; ВЛАСТИ ЯКУТИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ ОТМЕНУ ПЛОСКИХ ТАРИФОВ ДЛЯ ВАХТОВИКОВ**

Отмена плоских тарифов для вахтовиков, предложенная вице-премьером - полпредом президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрием Трутневым, не приведет к росту цен на авиабилеты в Якутии. Об этом ТАСС сообщила **заместитель министра** транспорта и дорожного хозяйства республики Агния Симонова.

Ранее в среду губернатор Магаданской области Сергей Носов сообщил Трутневу, что до 70% авиабилетов по плоским тарифам в Колыме используют вахтовики, которые летают шесть раз в год, тогда как жители региона - по одному-два раза. В ответ полпред заявил, что, по его мнению, билеты по плоским тарифам на Дальний Восток не следует предоставлять людям, работающим в макрорегионе вахтовым методом.

"Отмена плоских тарифов для вахтовиков не повлияет на рост цен авиабилетов и никак не отразится на их доступности для жителей региона. Авиакомпания "Аэрофлот" не применяет плоские тарифы на территории Республики Саха (Якутия). Это связано с низкой рентабельностью полетов. К тому же промышленные компании республики, которые привлекают работников вахтовым методом, имеют корпоративные договоры с авиакомпаниями", - пояснила Симонова.

Она добавила, что для доступности авиаперевозок в Якутии действуют четыре программы субсидирования: внутриулусные по социально значимым маршрутам, внутрирегиональные, субсидии авиаперевозчикам на осуществление магистральных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, а также субсидии межрегиональных авиаперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/7060386>

### **RNS; 2019.10.30; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С САМЫМИ ХОРОШИМИ И ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ**

Росстат опубликовал статистику за 2018 год по доле автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, которые отвечают нормативным требованиям. Расчет основан на данных **Росавтодора**.

Меньше всего таких дорог в Республике Марий Эл (1,4%), Саратовской области (9,9%) и Калмыкии (11,8%), а больше всего - в Москве (97%), Ханты-Мансийском автономном округе (84,5%) и Ставропольском Крае (74,9%).

В числе регионов-лидеров с самыми хорошими региональными или межмуниципальными дорогами также оказались Красноярский край (71,4%) и Ингушетия (70,4%). В свою очередь, в список регионов, в которых дороги указанной категории меньше всего соответствовали нормативам, также попали Архангельская область (15,1%), Магаданская область (17%), Республика Алтай (19,4%) и Костромская область 19,9%.

Всего в России в 2018 году доля автодорог регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, составила 42,4%. В 2017 году показатель был на уровне 43,1%.

<https://rns.online/transport/Nazvani-regioni-s-samimi-horoshimi-i-plohimi-dorogami--2019-10-30/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191030/1560380135.html>

### **ТАСС; 2019.10.31; ГОСТ ДЛЯ ДОРОГ СО СКОРОСТНЫМ РЕЖИМОМ ДО 130 КМ/Ч МОГУТ УТВЕРДИТЬ В КОНЦЕ 2019 ГОДА**

Новый ГОСТ, допускающий увеличение скорости на трассах до 130 км/ч, планируется утвердить в конце декабря 2019 года, сообщили ТАСС в пресс-службе Росстандарта.

Сейчас на российских автомагистралях установлены ограничения до 110 км/ч.

«Проект стандарта устанавливает только общие требования по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, транспортно-эксплуатационным качествам и потребительским свойствам автомагистралей и скоростных автомобильных дорог. Разработчиком стандарта является ФАУ «Росдорнии», утверждение проекта стандарта запланировано в конце декабря 2019 года», - сообщили в пресс-службе.

В Росстандарте отметили, что по ГОСТу повышенный скоростной режим на автодорогах допускается устанавливать только при условии соблюдения требований по безопасности дорожного движения.

Как ранее сообщали в **Росавтодоре**, новый стандарт будет носить рекомендательный характер. Потенциально увеличить скорость возможно на 44 участках трасс: из них на 17 участках (общей протяженностью 32 км) - до 90 км/ч, на 27 участках (1044 км) - до 110 км/ч. В частности, речь идет о платной трассе М-11 «Москва - Санкт-Петербург», где скоростной режим до 130 км/ч планируется повышать поэтапно, отмечал глава ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко**.

Увеличение скоростного лимита на платных трассах до 130 км/ч ранее поддержал начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

<https://tass.ru/ekonomika/7064799>

### **RNS; 2019.10.30; МИНТРАНС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ПРИВАТИЗАЦИИ ГТЛК И НМТП В 2020 - 2022 ГОДАХ**

**Министерство транспорта России** не считает целесообразным включать в план приватизации на 2020-2022 годы Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) и считает преждевременной приватизацию «Новороссийского морского торгового порта» (НМТП), сообщили RNS в ведомстве.

«В связи с тем, что ПАО «ГТЛК» реализует программы некоммерческого лизинга, **Минтранс России** не считает целесообразным включение компании в прогнозный план приватизации федерального имущества на 2020-2022 годы», - сообщили RNS в пресс-службе **Минтранса**.

«**Минтранс** считает преждевременным включение в раздел I прогнозного плана приватизации федерального имущества на 2020-2022 годы мероприятий по приватизации ПАО «Новороссийский морской торговый порт», - добавили в ведомстве.

В сентябре агентство «Интерфакс» со ссылкой на источники сообщало, что Минфин выступал за включение в план приватизации «**Аэрофлота**», «Зарубежнефти», ГТЛК, **РЖД**, «Первого канала». 29 октября агентство «Прайм» со ссылкой на заявление **замминистра** транспорта Юрия **Цветкова** сообщило, что **Минтранс** в перспективе считает возможной приватизацию 20% акций в НМТП.

ГТЛК занимается лизингом железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

Группа НМТП является ведущим стивидорным оператором в России и занимает третье место среди европейских портов по объему грузооборота. В состав группы входят два крупнейших по грузообороту порта России - Новороссийск на Черном море и Приморск на Балтийском море.

<https://rns.online/transport/Mintrans-vistupil-protiv-privatizatsii-GTLK-i-NMTP-v-2020--2022-godah--2019-10-30/>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.10.30; МИНФИН УПРЕКНУЛ РОСМОРРЕЧФЛОТ В НЕОСВОЕНИИ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ**

За девять месяцев **Росморречфлот** освоил лишь 11% бюджетных средств, заложенных на объекты государственной и муниципальной собственности по федеральному проекту «Внутренние водные пути». Об этом 29 октября в ходе форума Riverport Expo 2019 сообщила руководитель центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института Минфина Инна Рыкова. По ряду объектов сегодня до сих пор не объявлены тендеры, уточнила она.

«У нас есть опасения, что либо неправильно запланированы средства, либо неправильное понимание нами отрасли, либо те судебные споры, которые возникают в части строительства, приводят к тому, что деньги будут совершенно не освоены в этом году»,— отметила госпожа Рыкова. Деньги, заложенные на субсидии бюджетным автономным учреждениям по этому проекту за девять месяцев освоены на 75%, добавила она. В рамках своего выступления Ирина Рыкова призвала переходить от деклараций к реализации проектов и к комплексному развитию отрасли.

Заместитель главы **Минтранса**, глава **Росморречфлота** **Юрий Цветков** отметил, что «на слух цифры и финансовые показатели не комментируются». Их надо проверить, и в целом, исполнение будем смотреть по году, добавил он. «Предполагаю, что в расчет брались цифры, которые были изначально в бюджете, без последующих корректировок»,— заявил господин **Цветков**. У нас значительные средства внутри проектов перебрасываются, напомнил он. «Поэтому нужно смотреть по факту, с учетом бюджетных корректировок, сумма будет совсем другая»,— заключил глава агентства.

Как следует из опубликованного на сайте майскийуказ.рф паспорта проекта «Внутренние водные пути» (.pdf), всего на мероприятия в 2019 году из бюджета планировалось направить 40,3 млрд руб. Общий объем проекта — 283,6 млрд руб. При этом, из-за проблем с реализацией проектов Багаевского и Нижегородского гидроузлов, как сообщал РБК, **Росморречфлот** предлагал перенаправить 12,6 млрд руб. на «Дорожную сеть», которая входит в **БКАД**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142660>

### **РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2019.10.30; МИНСТРОЙ: ПО ЗАКОНУ О ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ НУЖЕН КОМПРОМИСС**

Компромиссное решение нужно найти по законопроекту о приаэродромных территориях, заявил журналистам на форуме 100+ Russia глава Минстроя РФ Владимир Якушев.

«Сегодня большое количество городов волнует эта тема, так как там серьезные требования, нуждающиеся в корректировках. И это не только тема Минстроя, но других ведомств, например, Роспотребнадзора», - отметил он.

По словам Якушева, необходимо компромиссное решение, которое не остановит стройку и при этом учтет потребности граждан, «над головами которых летают самолеты». «Здесь должно быть компромиссное решение», - подчеркнул министр.

В 2017 году был принят закон, по которому приаэродромные территории было решено разделить на семь подзон. Предполагается, что строительство в них будет регламентироваться в зависимости от близости к аэропорту. Самая большая подзона -

седьмая, где действуют ограничения по уровню шума от самолетов и в которой можно строить жилье по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями. Позднее **Минтранс** разработал законопроект, который предлагает устанавливать приаэродромные территории с шестью подзонами, а седьмая может выделяться дополнительно, но не позднее 2025 года.

В понедельник газета «Ведомости» сообщила о том, что премьер-министр России **Дмитрий Медведев** поручил Роспотребнадзору оценивать шум от аэропортов по эквивалентному, а не по максимальному уровню. Данное распоряжение, согласно статье, может повлечь за собой сокращение приаэродромных территорий и их активную застройку.

Проблема стала актуальной, когда в августе Росавиация отозвала свое согласие на строительство к тому моменту уже почти построенного жилого комплекса «Филатов луг» рядом с аэропортом Внуково. Застройщик ЖК «Инград» подал в суд на Росавиацию, которая в 2017 году выдала согласительное разрешение на строительство ЖК, однако спустя 2 года аннулировала свое заключение. Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск компании о признании недействительным решения межрегионального территориального управления Росавиации об аннулировании согласования строительства жилого комплекса.

<https://realty.ria.ru/20191030/1560405603.html>

### **АМУРСКАЯ ПРАВДА; 2019.10.31; «ОСТАЛОСЬ ПОДОЖДАТЬ ДВА ГОДА»; В БЛАГОВЕЩЕНСКОМ АЭРОПОРТУ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ**

Двадцать лет Благовещенский аэропорт ждет новую взлетно-посадочную полосу. Спустя годы переговоров с федеральным центром и почти десяток несостоявшихся конкурсов найден генеральный подрядчик, и на строительной площадке закипела работа. Сдать объект, от которого зависит авиасообщение в регионе, должны в конце 2021 года. «Полоса будет отличная. Осталось подождать два года», - заверяет главный инженер проекта Любовь Шмелева.

20 лет ожидания

Новая «взлетка» - один из самых долгожданных проектов Амурской области. О том, что региону нужна современная взлетно-посадочная полоса, заговорили еще 20 лет назад. В 1999 году даже были попытки начать строительство, но из-за нехватки средств проект заморозили. Вопрос снова подняли почти через 15 лет.

Чтобы обеспечить Благовещенск надежным авиасообщением, в 2014 году сделали проектно-сметную документацию на строительство новой полосы. В октябре 2015-го ее одобрила Главгосэкспертиза. Тогда же должна была начаться стройка. К тому времени вопрос второй полосы стал особенно актуален. Весной 2015 года «**Аэрофлот**» закрыл рейс Москва - Благовещенск. Камнем преткновения в переговорах с авиакомпанией стала как раз взлетно-посадочная полоса столицы Приамурья, которая была построена в 1962 году и не рассчитана на прием современных типов судов. Но стройка так и не началась, а проект ВПП-2 убрали в долгий ящик - у Федерации не было денег на его реализацию.

Средства нашли год назад - в федеральном бюджете предусмотрели более 4 миллиардов на реконструкцию Благовещенского аэропорта. Начало работ назначили на 2019 год. И с конца 2018 года Амурская область начала поиски подрядчика, который возьмется за объект. За полгода регион провел шесть аукционов, и все они были признаны несостоявшимися. В итоге Федеральная антимонопольная служба разрешила заключить контракт с единственным потенциальным поставщиком услуг - АО «Гидроэлектромонтаж».

Росавиация взяла стройку под крыло

Сейчас строительство новой «взлетки» идет под пристальным контролем Росавиации. Глава федерального агентства **Александр Нерадько** во время визита в Амурскую область детально обсудил с проектировщиками и строителями, как продвигаются работы и какие у них возникают проблемы.

Новая взлетно-посадочная полоса будет строиться параллельно существующей. Ее длина составит 3 тысячи метров, а ширина - 45 метров. Помимо строительства самой полосы, планируется реконструкция портовой инфраструктуры. - Предусматривается строительство двух рулежных дорожек. Одна - к существующему перрону, и одна - к строящемуся перрону на три места стоянки. Существующие перроны будут реконструированы. Меняется ограждение по всему периметру с учетом расширения под новую полосу.

Строится патрульная дорога протяженностью 10 километров, новая аварийно-спасательная станция, - рассказал гендиректор компании-заказчика ФГУП «Администрация гражданских аэродромов (космодромов)» Юрий Жирков. - Общая стоимость строительства - 4,3 миллиарда рублей. Срок окончания работ - конец 2021 года.

Лед тронулся

Генеральный подрядчик АО «Гидроэлектромонтаж» работает с 1945 года и специализируется на строительстве энергообъектов. «Строили по всей стране, и когда-то по всему Советскому Союзу, гидростанции, атомные станции, теплостанции. Но аэропорт для нас - это первый опыт», - признался гендиректор компании Валерий Васильев. Чтобы справиться с контрактом, к непрофильным для себя работам «Гидроэлектромонтаж» привлекает профессионалов-подрядчиков. Так, бетонные работы и строительство основных объектов возложены на «Буряжилпромстрой». Компания уже работает на строительной площадке. Ведет вырубку лесонасаждений и снимает растительный грунт.

- После завершения лесосводки приступим к выравниванию территории, нам нужно сделать выемку 350 тысяч кубов грунта, - рассказал руководитель «Буряжилпромстроя» Геннадий Кузнецов. - Также в этом году мы хотим приступить к дренажным системам и очистным сооружениям.

Сам «Гидроэлектромонтаж» уже приступил к строительству аварийно-спасательной станции.

«Основные объекты энергетики мы тоже выполним в этом году - это линия электроснабжения от подстанции «Игнатьево» и строительство в аэропорту нового центрального распределительного пункта, - добавил Валерий Васильев. - Пик строительства, конечно, будет в следующем году».

Полеты не должны останавливаться из-за стройки

Главная задача, которую нужно решить подрядчикам, - выполнить все работы, не останавливая авиасообщение. Как отметил директор аэропорта Валерий Шлегель, пока строительство идет за пределами территории аэродрома и не сказывается на его работе. Сложности начнутся, когда подрядчик займется рулежными дорожками, которые пройдут через старую полосу.

- Проектом предусмотрено ограничение работы нашей взлетно-посадочной полосы в течение двух месяцев на период строительства соединительной рулежной дорожки. Это фактически два месяца мы не сможем отправлять и принимать суда в Благовещенске. Понятно, что этот перерыв недопустим, - рассказал Валерий Отгович.

Глава Росавиации **Александр Нерадько** поручил проектировщикам и застройщикам найти решение, которое позволит выполнить работы, не парализуя работу главных воздушных ворот области.

Представитель проектной организации ООО ПИ «Красаэропроект» и главный инженер проекта по реконструкции аэродрома аэропорта Благовещенск Любовь Шмелева уверена, что работы можно провести без ущерба для авиасообщения. - Есть определенные технические решения, благодаря которым можно не нарушать полеты самолетов на

длительный период, а организовать технологические окна в расписании, за которые подрядчик выполнит строительно-монтажные работы. Но, конечно, он обязан будет мобилизоваться так, чтобы сбоев в работе не было, - рассказала Любовь Дмитриевна. - Тут важна даже не продолжительность этих работ, а продолжительность твердения бетона. Нужно, чтобы бетон успел набрать достаточную прочность, потому что от этого зависит безопасность.

По словам Валерия Шлегеля, аэропорт поможет строителям организовать необходимые «окна» в полетном расписании. «Зная, какое время и когда потребуется строительной организации на выполнение работ, мы доведем эту информацию до авиакомпаний.

И они смогут заблаговременно сформировать свое расписание», - пояснил он.

**ЛЮБОВЬ ШМЕЛЕВА, ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР ПРОЕКТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА:**

- Я работаю 45 лет в этой отрасли, в одной и той же организации - «Красаэропроект»: проектирую, курирую стройки. Наиболее сложным, по опыту, был аэропорт Норильска. Потому что это зона вечной мерзлоты, короткий строительный сезон. В Благовещенске в принципе сложностей никаких нет. Полоса будет отличная, широкая, длинная. Она будет принимать все современные самолеты. Осталось подождать два года.

**Приамурье просит вернуть «Аэрофлот»**

Приамурье надеется, что современная взлетная полоса позволит привлечь в регион новых авиаперевозчиков. В том числе и «Аэрофлот» - единственную авиакомпанию, продающую билеты из Москвы на Дальний Восток по относительно дешевым плоским тарифам. И, как отметил губернатор Василий Орлов, сейчас у региона появилась надежда вернуть «Аэрофлот» раньше завершения строительства.

- Сегодня один из главных аргументов «Аэрофлота», почему он сюда не летает и почему, соответственно, у нас нет возможности покупать билеты по плоским тарифам, - это то, что у них нет самолетов, которые может принять старая полоса. Но, насколько мне известно, сейчас в планах компании стоит приобретение таких самолетов, - рассказал глава Приамурья. Власти Амурской области хотят предложить авиакомпании возобновить полеты в Благовещенск. Василий Орлов попросил главу Росавиации **Александра Нерадько** поддержать Приамурье. «Регион чрезвычайно важный с учетом тех проектов, которые здесь реализуются. Поэтому такая авиационная поддержка просто необходима», - согласился **Александр Васильевич**.

### **ПРАЙМ; 2019.10.30; СИЛУАНОВ 1 НОЯБРЯ ОБСУДИТ В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ХОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ**

Первый вице-премьер РФ, министр финансов Антон Силуанов 1 ноября посетит с рабочим визитом Петрозаводск в рамках мониторинга реализации национальных проектов, сообщила пресс-служба Минфина России.

Силуанов проведет совещание с главами субъектов РФ, представителями федеральных ведомств и бизнеса о ходе реализации в регионе **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**, говорится в сообщении. Карелия уже вовлечена в реализацию национальных проектов, в республике запущен ряд региональных проектов - «Системные меры развития международной кооперации и экспорта», «Экспорт услуг», «Экспорт продукции АПК».

«Антон Силуанов обсудит с представителями региональной власти и бизнеса, что им необходимо для осуществления планов по увеличению объемов экспорта, расширению рынков сбыта, запуска новых инвестиционных проектов в СЗФО. Особое внимание планируется уделить вопросам экспорта дикорастущих плодов и ягод, большую долю продукции из которых в регионе выпускают компании «Карельский продукт» и «Ягоды Карелии», - отметили в пресс-службе.

В совещании примут участие губернатор Республики Карелия Артур Парфенчиков, губернатор Псковской области Михаил Ведерников, губернатор Мурманской области Андрей Чибис, представители Минпромторга, Минэкономразвития, Минсельхоза, **Минтранса** и других федеральных ведомств, руководители АО «РЭЦ», АО «Корпорация МСП», Федерального центра компетенций, а также представители бизнеса Республики Карелия.

В программе визита Силуанова - посещение деревообрабатывающего комбината «Калевала» - одного из крупнейших российских производителей объектов лесной и лесоперерабатывающей инфраструктуры. В рамках поездки также состоится презентация ключевых экспортно-ориентированных проектов Республики Карелия - проектов развития деревообрабатывающей промышленности, целлюлозно-бумажного производства, производства продукции из дикорастущих растений. Силуанов также встретится со студентами Петрозаводского государственного университета.

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.10.31; БАМУ ПОДСТАВЯТ ПЛЕЧО С ПОГОНОМ; К РАСШИРЕНИЮ МАГИСТРАЛИ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ВОЕННЫХ**

Задача ускоренного расширения БАМа и Транссиба, сроки которого ОАО РЖД не вполне выдерживает, потребовала применения проверенных временем методов. Как сообщил глава монополии Олег Белозеров, она собирается привлечь к работам на этих объектах военных строителей. По данным источников “Ъ”, стройка нуждается в «десятках тысяч» рабочих рук. Железнодорожные войска уже принимали непосредственное участие в строительстве БАМа в 1970–1980-х годах. По мнению экспертов, использование военных — вполне оправданное решение, которое даст большую гарантию соблюдения сроков.

К завершению работ по модернизации Восточного полигона привлекут военных, сообщил генеральный директор ОАО РЖД Олег Белозеров. «Такие переговоры ведутся, и это очень интересно,— сообщил он.— Мы вместе работали над объектами, у них есть и техника, и компетенции, а объем строительства сейчас большой, и нужно правильно распорядиться имеющимися строительными мощностями. Поэтому мы с ними хотели бы в этой части взаимодействовать». О каких участках и каком объеме работ идет речь, господин Белозеров не пояснил. Завершения переговоров следует ожидать в ближайшие четыре-пять месяцев, сообщил он. В ОАО РЖД более подробных комментариев не дали.

По оценке двух собеседников “Ъ”, главная проблема с завершением работ по Восточному полигону — рабочие руки. Нехватка строителей оценивается в десятки тысяч, говорит один из них.

При этом в строительстве БАМа активно участвовали железнодорожные войска СССР: они проложили почти 1,5 тыс. км главного хода на участке Тында—Комсомольск-на-Амуре в 1974–1984 годах.

ОАО РЖД в 2019 году сократило объемы инвестпрограммы на 57 млрд руб., в том числе по проекту Восточного полигона, одной из причин назывались проблемы с подрядчиками. Проблемы есть, но несущественные, говорил Олег Белозеров в интервью “Ъ” 1 октября. Глава **Минтранса Евгений Дитрих**, в свою очередь, заявлял, что **Минтранс** ищет решения, которые позволят подрядчикам выполнять работу без задержек. В целом в 2020–2022 годах инвестиции в инфраструктуру Восточного полигона снизились на 161 млрд руб., компенсировать это ОАО РЖД планирует за счет увеличения веса поезда и сокращения интервалов движения (см. “Ъ” от 25 октября).

Опыт взаимодействия с военными строителями у ОАО РЖД есть: так, в 2015–2017 годах они привлекались для строительства обхода Украины (участок Журавка—Миллерово). Впрочем, военные выполняли не все работы: только укладку земляного полотна и возведение верхнего строения пути на нескольких перегонах. В ОАО РЖД отмечают, что качеством проведенных работ удовлетворены. Также в 2018 году глава Минобороны

Сергей Шойгу сообщил, что железнодорожные войска примут участие в строительстве ветки Кызыл—Курагино, ведущей к Элегестскому угольному месторождению.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что военные «всегда готовы что-то строить, лишь бы строить».

Преимущество военных строителей в том, что они точно выдержат сроки, отмечает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук: в силу военной дисциплины и совершенно другого отношения к исполнению задач. Также, по его мнению, ОАО РЖД выгодно поддерживать компетенции военно-строительного комплекса в области строительства железных дорог. Постоянное наличие сложных проектов позволяет офицерам и личному составу не утрачивать эти компетенции даже с учетом срочной службы, что благоприятно с точки зрения поддержания конкуренции в строительстве. А качество, которое могут предложить военные, ничуть не хуже, чем у гражданских строителей, уверен эксперт. Кроме того, военные строители могут оперативно подключиться к решению задач без раскачки, характерной для гражданских.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142639>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/voennye-mogut-prinat-ucastie-v-modernizacii-bajkalo-amurskoj-magistrali-belozerov>

### **ТАСС; 2019.10.30; РИСКОВ СНИЖЕНИЯ ТЕМПОВ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА НЕТ - БЕЛОЗЕРОВ**

«Российские железные дороги» не видят рисков снижения темпов модернизации Восточного полигона - Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, они будут только увеличиваться. Об этом сообщил журналистам генеральный директор холдинга Олег Белозеров.

«Я бы так сказал, рисков по снижению нет, объемы будут точно увеличиваться... Объем инвестпрограммы показал буквально за несколько лет очень серьезный рост, и в рамках этого роста нам нужно было, прежде всего, обеспечить качество... Проблемы есть, но мы видим, как их решить, считаю, что мы выйдем на определенный уровень и с высоким качеством будем дальше это реализовывать», - сказал он.

Ранее издание РБК со ссылкой на источники сообщило, что РЖД планируют направить часть средств, заложенных на реализацию проектов по модернизации БАМа и Транссиба в 2019 году, на другие цели, что повлияет на ход выполнения строительных работ. Источник РБК связывал перенос средств с невыполнением подрядчиками заказанных работ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/riskov-snizenia-temпов-modernizacii-bama-i-transsiba-net---belozerov>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.30; БЕЛОЗЕРОВ НАЗВАЛ ВОЗМОЖНЫЕ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН**

Технико-экономическое обоснование строительства моста на Сахалин будет готово к концу ноября 2019 года, заявил глава РЖД Олег Белозеров. По его словам, этот проект может быть включен в стратегию РЖД до 2035 года

Железнодорожная линия Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского (мост на Сахалин), может быть построена до конца 2035 года, заявил журналистам генеральный директор РЖД Олег Белозеров, передает корреспондент РБК.

Технико-экономическое обоснование проекта будет подготовлено в течение «трех недель - месяца», сказал Белозеров. В мае 2018 года сообщалось, что стоимость моста может обойтись в 252,8 млрд руб.

«Мы определенный набор изысканий и технических решений делали, и сейчас этот проект более детально представляем для себя. Если год назад мы говорили, что в целом это

целесообразно по объектам-аналогам, то сейчас уже сделали изыскания и понимаем, где этот мост мог бы стоять точно», - отметил глава РЖД. Он добавил, что компания провела переговоры с Минобороны о высоте моста, поскольку «этот ключевой элемент» влияет на итоговую стоимость.

В сентябре 2018 года президент **Владимир Путин** поручал подсчитать, достаточно ли будет грузов, чтобы стройка моста на Сахалин оказалась окупаема. Набор и структура грузовой базы «меняется в лучшую сторону», отметил Белозеров. По его словам, Транссибирская магистраль к 2025 году будет загружена на полную мощность, нужно будет решать проблему «узких мест» при подъезде к портам, то есть перед компанией стоит выбор: строить дополнительную инфраструктуру и «протянуть» дорогу в сторону Китая или осваивать территорию Сахалина. «По Сахалину вся ветка идет практически по берегу, и там порты есть, которые уже могли бы быть использованы для перегрузки», - пояснил Белозеров.

Мост можно включить в стратегию РЖД, сама программа будет разбита на два этапа: до 2030 и 2035 года. «Стратегические подходы необходимы и должны быть обозначены», - сказал Белозеров.

В начале октября РБК сообщал со ссылкой на пояснительную записку к инвестиционной программе РЖД, что мост на Сахалин был включен в программу на ближайшие три года - 2020-2022 годы, но с условием привлечения бессрочных облигаций с гарантированной доходностью до 250 млрд руб. Согласно пояснительной записке, внутренняя норма доходности (IRR) строительства моста оценивается в 10,2%, а дисконтированный срок окупаемости с момента ввода в эксплуатацию - 20 лет. Это значит, что проект может осуществляться без средств из федерального бюджета или ФНБ. Источник РБК, близкий к РЖД, говорил, что в 2020-2022 годы выпуск таких облигаций для финансирования сахалинского проекта не планируется.

Белозеров сообщил журналистам, что монополия рассматривает возможность выпуска вечных облигаций, но не уточнял, будет ли привязка к конкретным проектам. «Постараемся разместить определенный объем, чтобы попробовать рынок, и он дал свою оценку», - сказал топ-менеджер. Пилотный транш в 10-15 млрд руб. может быть выпущен до конца 2019 года, добавил он.

<https://www.rbc.ru/business/30/10/2019/5db961ea9a79474f9563c1b1>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-predstavat-proekt-mosta-na-sahalin-v-teceniye-mesaca-belozerov>

### **ТАСС; 2019.10.30; ГЛАВА РЖД: СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА - НИЖНИЙ НОВГОРОД МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2020 ГОДУ**

Стр Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Нижний Новгород может начаться в 2020 году, сообщил журналистам генеральный директор «**Российских железных дорог**» Олег Белозеров.

«Мы все-таки, я надеюсь, будем двигаться по проекту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород. Проведена часть работ по технико-экономическому обоснованию Санкт-Петербург - Москва в этом году, основные проектные работы и, возможно, строительные работы, какую-то часть будем делать в следующем году на участке Москва - Нижний Новгород», - сказал он.

Белозеров добавил, что такой маршрут для магистрали является оптимальным.

«Мы выходили с предложением по проекту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород, где сейчас ходит «Сапсан», и мы видим экономику этого пассажирского движения, это очень удобный, хороший, комфортный маршрут», - отметил глава РЖД.

При этом в компании считают, что стоит параллельно проектировать линию Санкт-Петербург - Москва, пока строится магистраль Москва - Нижний Новгород, для которой уже готова проектная документация.

«ВСМ Москва - Нижний Новгород заложена в магистральный план со звездочкой - после одобрения. Вот это одобрение нам нужно сейчас получить, поскольку проект чуть-чуть трансформировался. Деньги были заложены в целом в магистральный план, в частности, было 200 млрд рублей [капитальный грант] из федерального бюджета, и оставшиеся цифры разбивались на средства «**Российских железных дорог**» и привлеченные средства. Сейчас нужно переформатировать проект, поскольку будет другая финансовая модель», - заключил Белозеров.

Одобрение проекта правительством компания ожидает получить до конца 2019 года. Весь проект по строительству ВСМ Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород планируется завершить в 2026 году.

В апреле этого года президент РФ **Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. **РЖД** планировали приступить к проектированию осенью. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали предварительно оценивается в 1,5 трлн рублей, говорил в июне вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва - Нижний Новгород может начаться в 2020 году, сообщил журналистам генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров.

«Мы все-таки, я надеюсь, будем двигаться по проекту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород. Проведена часть работ по технико-экономическому обоснованию Санкт-Петербург - Москва в этом году, основные проектные работы и, возможно, строительные работы, какую-то часть будем делать в следующем году... на участке Москва - Нижний Новгород», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-vsm-moskva-niznij-novgorod-mozet-nacatsa-v-2020-godu-glava-rzd>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2019.10.30; У ДОРОГИ НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ; КАК ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ КОНТРОЛИРУЕТ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ В ОСЕННЕ-ЗИМНИЙ ПЕРИОД**

Наступление осенне-зимнего сезона чревато дополнительными рисками для автомобилистов: ухудшается видимость знаков и разметки, уменьшается световой день, увеличивается интенсивность осадков. В связи с этим вырастают требования к эксплуатационному состоянию автодорог. Ежегодно дорожный надзор Госавтоинспекции выявляет тысячи нарушений, но если раньше у регионов не хватало финансирования на устранение недостатков, то **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»** эту проблему призван решить. Госавтоинспекция призывает субъекты федерации заранее планировать необходимые мероприятия.

Неблагоприятный прогноз

С наступлением осенне-зимнего периода риски попасть в ДТП традиционно растут, это видно по ежегодным статистическим данным. Подобное явление выглядит на первый взгляд логичным, ведь укорачивается световой день, начинаются обильные осадки, снижается сцепление с дорогой и видимость. Однако улично-дорожная сеть должна обеспечивать безопасное движение в любое время года.

Эксплуатационные требования закреплены в ряде документов, один из которых — ГОСТ Р 50597-2017, обязательный к применению с ноября 2018 года. В стандарте подробно описаны, в частности, условия зимнего содержания автодорог и дорожной инфраструктуры. Существуют также отдельные стандарты по освещению, светоотражению знаков и разметки. Выявить нарушение может любой сотрудник, но дальнейшие процессуальные действия осуществляют в основном инспекторы дорожного

надзора. Они выезжают на место и проверяют информацию независимо от того, откуда она пришла — от коллеги или от гражданина. Если нарушения подтверждаются, то в отношении виновника составляется протокол по статье 12.34 КоАП (максимальный штраф достигает 300 тыс. руб.). Раньше меру наказания по данной статье инспектор определял самостоятельно, рассказывает заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России полковник полиции Олег Понарьин, но решения порой принимались не слишком объективно, и в 2017 году в закон внесли изменения, с тех пор решение принимает суд. «Такой подход мы считаем более правильным, поскольку в суде действует принцип состязательности», — поясняет он. Одновременно с применением статьи 12.34 КоАП ответственному за содержание дороги лицу выдается предписание устранить нарушение, если в установленный срок этого не происходит, то применяется вторая статья — 19.5 КоАП, предусматривающая штраф до 200 тыс. руб. Мера наказания по ней также определяет суд.

Сроки устранения нарушений описаны в ГОСТ Р 50597-2017. В документе говорится, к примеру, что в течение суток должен быть очищен от снега дорожный знак или отремонтирован светофор, в течение 1–5 дней должно быть исправлено неработающее освещение над проезжей частью. Устранение неровностей и ликвидация ям на проезжей части — это тоже недостатки эксплуатации дорожной сети, обращает внимание Олег Понарьин: они должны быть устранены в строго определенные ГОСТом сроки. Обязанность эта лежит на подрядчике, который работает в регионе по контракту, и на заказчике — ответственном за состояние дорог органе власти (это может быть, к примеру, региональный **Минтранс**, управление автодорог или **ФКУ Росавтодора**).

Инспектор в ходе проверки может обнаружить, к примеру, низкую пропускную способность участка дороги или транспортной развязки, что также приводит к ухудшению безопасности движения (пробки приводят к росту мелких ДТП), хотя нарушений требований ГОСТа в этом случае может и не быть. Тогда сотрудник дорнадзора выносит представление о том, что участок требует реконструкции. Документ направляется в местные органы власти, при этом конкретные сроки выполнения работ ГИБДД не устанавливаются — необходимо найти финансирование, подготовить проектную документацию по реконструкции, пройти все экспертизы, провести конкурсные процедуры и заключить контракт. Все эти процедуры могут растянуться на несколько лет. Крайне важно, чтобы мероприятия по устранению нарушений планировались заранее, подчеркивает Олег Понарьин. Он приводит пример межведомственных заседаний комиссий по безопасности дорожного движения, которые проводят территориальные подразделения Госавтоинспекции и федеральные казенные учреждения (**ФКУ Росавтодора**) и в рамках которых вырабатываются сценарии снижения аварийности в очагах концентрации ДТП на федеральных дорогах (строительство светофоров, надземных пешеходных переходов, установка знаков и т. д.) и согласовываются планы работ. Аналогичные совместные комиссии должны проводиться региональными органами власти для устранения причин и условий ДТП на региональной сети.

Надо сказать, что владельцы дорог и без предписаний прекрасно знают все имеющиеся недостатки, но, ссылаясь на нехватку финансирования, устранить нарушения оперативно не могут. Вместе с тем, отмечает Олег Понарьин, аргумент об отсутствии денег не может использоваться как повод, чтобы не устранять нарушения: в нынешних условиях подобные аргументы совершенно несостоятельны. Во-первых, с 2011 года изменением в Бюджетный кодекс в России введена система региональных дорожных фондов, которые наполняются за счет сборов от топливных акцизов, транспортного налога, а с 2018 года туда направляются поступления от штрафов за нарушения ПДД. Целевое назначение средств фондов — финансирование содержания и реконструкции дорожной сети. Во-вторых, начиная с 2019 года по линии **нацпроекта БКАД** регионам начали выделять значительный объем финансирования — только в этом году субъекты федерации

получили на ремонт более 106 млрд руб. из федерального бюджета. «Недостатка в деньгах в этом году нет»,— заявил **министр транспорта России Евгений Дитрих** на недавнем совещании в Екатеринбурге. Если же необходимо привести в порядок дорогу местного значения (средства **нацпроекта** на это не выделяются), то муниципалитет всегда может запросить финансовую помощь у региона, отмечает Олег Понарьин,— вопрос лишь в желании и умении убедить вышестоящую власть в том, что мероприятия по безопасности движения должны финансироваться в полном объеме. Регион, в свою очередь, может запросить финансовую поддержку у **Росавтодора**. «Механизмы для получения финансирования на устранение эксплуатационных недостатков существуют, просто надо уметь ими пользоваться»,— резюмируют в ГИБДД России.

«Крайне важно, чтобы собственники автодорог осваивали бюджетные средства с умом, потому что глупо в рамках ремонтных работ сделать лишь идеально ровный асфальт,— добавляет начальник отдела дорожного надзора Госавтоинспекции России полковник полиции Леонид Ребриков.— В результате мы получим резкий всплеск аварийности из-за водителей, превышающих скорость. Необходимы также разделительные ограждения, камеры контроля скорости и другая инфраструктура». В Госавтоинспекции считают, что инспекторам следует участвовать в приемке отремонтированных дорог, поскольку у сотрудников дорнадзора есть опыт и необходимые знания в этой области, они способны дать объективную и непредвзятую оценку. В ряде регионов сотрудников Госавтоинспекции уже приглашают, но массовой эта практика пока не стала, рассказывает Леонид Ребриков, нормативно это пока не закреплено.

Надо сказать, что между Госавтоинспекцией и дорожниками долгое время велись споры о том, что же считать нормативным состоянием автодороги: восстановление асфальтобетонного покрытия или комплексное обслуживание участка, включающее ремонт всей инфраструктуры (знаков, разметки, освещения, разделителей). Руководству ГИБДД России удалось убедить **Минтранс** и **Росавтодор** в том, что необходимо применять именно комплексную оценку, и эта позиция была поддержана на федеральном уровне. Но, к сожалению, дорожные организации на местах по-прежнему настаивают на том, что достаточно лишь поменять асфальт, отмечает Олег Понарьин.

Термин «нормативное состояние», используемый при реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, означает соответствие автотрассы основным пользовательским характеристикам, таким как продольная ровность покрытия и отсутствие дефектов на проезжей части, рассказывает замначальника управления регионального развития и реализации национального проекта **Росавтодора** Алексей Торошин. «В том числе речь, конечно же, идет и о безопасности дорожного движения, ведь если дорога будет неровная и иметь дефекты, ничего хорошего в этом плане ждать не приходится»,— говорит он. Господин Торошин подчеркнул, что обеспечение безопасности движения является одной из основных задач **нацпроекта**, которая выделена в отдельные целевые показатели федеральных проектов «Безопасность дорожного движения» и «Дорожная сеть»: это и снижение мест концентрации ДТП, и уменьшение социального риска в ДТП, и обеспечение различной вспомогательной инфраструктурой дорожной сети. «Эти мероприятия выполняются на всей сети автодорог РФ и реализуются как в рамках мероприятий по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию участков автодорог, так и в виде отдельных точечных мероприятий,— говорит Алексей Торошин.— **Росавтодор** и подведомственные ему учреждения оказывают методологическую поддержку субъектам, ведут мониторинг реализации мероприятий **нацпроекта** по достижению поставленных задач. В регионах организованы проектные группы, которые проводят соответствующую работу. В состав таких групп входят все заинтересованные стороны, в том числе ГИБДД и представители общественности».

У инспекторов есть не только опыт, но и приборы для контроля, которых в ближайшие годы станет гораздо больше: это заложено в федеральном проекте «Безопасность дорожного движения». В 2019 году Госавтоинспекция получит более 4 тыс. различных измерительных инструментов, финансирование на это уже выделено. Базовый прибор инспектора, рассказывает полковник Ребриков, это 3-метровая линейка (рейка), по которой можно определить ровность, уклон и выявить колейность. Другой важный инструмент — прибор для измерения коэффициента сцепления шин с покрытием. Инспектору в работе также нужен лазерный дальномер — с помощью него инспекторы могут определить зону видимости на дороге. На основании полученных расчетов принимается решение, разрешать ли обгон на участке дороги или запрещать, поскольку такой маневр может быть небезопасным. Среди новых приборов — ретрорефлектометры (с их помощью проверяется способность знаков отражать свет) и люкметры (используются для проверки освещенности дороги). В 2020 году планируется поставить в подразделения партии устройств для проверки светоотражающих свойств разметки.

«Влияние недостатка освещенности на аварийность — очень серьезная проблема, особенно в населенных пунктах, через которые транзитом проходят федеральные и региональные дороги», — отмечает полковник Леонид Ребриков. В июне 2019 года в ходе заседания Госсовета на нее обратил внимание президент. «За пределами агломераций практически на всех дорогах — крошечная темень, и дело не только в неразвитой инфраструктуре, — заявил он. — Дело в дефиците средств: ночной тариф на электроэнергию достаточно дорогой». Глава государства поручил разобраться с этой проблемой до 1 декабря 2019 года.

Необходимость общественного контроля

Несмотря на повышенное внимание властей к ремонту, усиление контроля со стороны ГИБДД и увеличение финансирования, моментального улучшения состояния всех дорог не произойдет, ведь реализация **нацпроекта БКАД** рассчитана до конца 2024 года. У граждан есть все возможности ускорить эти процессы, ведь обратная связь с населением — важный инструмент взаимодействия между жителями и органами власти.

Уже налажена система мониторинга, собирающая всю информацию (в том числе с соцсетей) по поводу ремонта дорожной сети, рассказывает депутат Госдумы, член комитета по транспорту, координатор проекта ОНФ «Карта убитых дорог» Александр Васильев. Сведения аккумулируются в системе «Эталон» **Минтранса**, проблемные точки отображаются в виде точек на интерактивной карте, ее видят все чиновники. «Мониторинг этот уже работает, — подчеркивает Александр Васильев. — Недавно я ехал по трассе в Псковской области, увидел, как кладут асфальт в дождь, снял видео и выложил в Instagram, отметив хештегом **#бкад**. Через какое-то время со мной связался оператор, отслеживающий социальную активность по дорожному ремонту, уточнил место и время видео. Позже мне прислали сообщение о проведенной проверке и выявленном нарушении».

Существует масса других возможностей направить жалобу на упавший знак, неработающий светофор, наледь или разрушенную обочину: граждане могут сделать фотографию (благо смартфоны с камерами сейчас есть почти у всех) и отправить ее ответственной организации или на сайт местного **минтранса** (или управления автодорог). Многие регионы такую возможность у себя на порталах уже реализовали — в Подмосковье, к примеру, работает портал «Добродел», обрабатывающий миллионы жалоб от горожан. Направить обращение можно и через сайт **нацпроекта БКАД**: фотографии обязательно передадут в регион, власти которого обязательно включат устранение нарушений в план работ. Основная задача **Росавтодора** и **Минтранса** — добиться освоения средств **нацпроекта** по назначению, подчеркивает Александр Васильев. «Все сигналы, которые приходят от граждан, тщательно собираются, — говорит он, — потому что оценить качество работ только по сухой информации из актов выполненных работ

подрядчиков невозможно: нужно обязательно отслеживать еще и удовлетворенность граждан».

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

<https://www.kommersant.ru/doc/4141934>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2019.10.30; НА ТРЕТЬ СОКРАТИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО «АВАРИЙНЫХ» РЕГИОНОВ**

Не доехали

Количество аварий со смертельным исходом снизилось. Об этом говорят официальные цифры статистики Госавтоинспекции. Однако остаются проблемные регионы, в которых продолжает увеличиваться число погибших в результате ДТП.

Давайте сравним последние два месяца. В августе в тридцать одном регионе число погибших в ДТП возросло. При этом в девяти из этих регионов отмечен рост всех показателей: количество аварий, число пострадавших и погибших в них людей.

Однако сентябрь показал положительную динамику. Рост числа погибших в авариях людей отмечается только в девятнадцати регионах, что уже на треть меньше, чем месяцем ранее. А увеличением всех показателей характеризуются только пять регионов.

О чем это может говорить? Надо полагать, о том, что регионы активно включились в реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Но отстающие среди них все-таки есть. Так, например, Белгородская область, - уже не первый месяц здесь растет и количество аварий, и число погибших и пострадавших в них людей. По итогам 9 месяцев количество аварий здесь выросло на 7,2 процента и составило 968 ДТП. В них погибли 109 человек, что на 3,8 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. А число пострадавших увеличилось на 7,9 процента и составило 1246 человек.

Причем в августе количество погибших в авариях выросло на 16,7 процента по сравнению с августом прошлого года, при увеличении количества аварий на 2,3 процента. А сентябрь побил все рекорды. В этом месяце количество ДТП выросло почти на 11 процентов по сравнению с сентябрем прошлого года, а количество погибших в них людей и вовсе - на 67 процентов. В этом месяце на дорогах Белгородской области погибли 20 человек.

Уже второй месяц подряд растет аварийность в Ленинградской области. В сентябре здесь произошло 287 ДТП, что на 4,7 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. В них погибли 39 человек, что на 14,7 процента больше, чем в сентябре прошлого года. Получили ранения 399 человек, что на 11,1 процента больше. Хотя число аварий и погибших меньше, чем в августе. Например, в августе в Ленинградской области произошло 309 ДТП, в которых погибли 44 человека. При этом, если рассматривать ситуацию в регионе по итогам 9 месяцев, то отмечается снижение аварийности. Всего за этот период в Ленинградской области произошло 2075 ДТП, что на 5,5 процента меньше, чем годом ранее. В них погибли 274 и получили ранения 2842 человека, что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года меньше на 12,7 и 8,1 процента соответственно.

В республике Калмыкия по итогам 9 месяцев, несмотря на снижение количества аварий почти на 5 процентов, количество погибших в них людей увеличилось на 11,9 процентов и составило 66 человек. В сравнении с сентябрем прошлого года в нынешнем сентябре число аварий выросло на 31,3 процента и составило 42 ДТП. Погибли 13 человек, то есть на 116,7 процента больше. Число раненых увеличилось на 56,1 процента. Всего пострадали 64 человека. Надо сказать, что в августе в Калмыкии на дорогах погибли только 7 человек, почти вдвое меньше, чем в сентябре.

Рост погибших, причем значительный, наблюдается и в Чеченской республике. Здесь по итогам 9 месяцев количество аварий выросло на 4,5 процента и составило 162 ДТП. В них

погибли 85 человек, то есть на 34,9 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пострадали - 231, на 4,1 процента больше, чем годом ранее. При этом непосредственно в сентябре в республике произошло 25 ДТП, что на 66,7 процентов больше, чем в сентябре 2018-го. Погибли 11 и ранены 43 человека, а это на 175 и 87 процентов больше, чем годом ранее. Августовские показатели и того трагичнее - 16 погибших. Прирост к показателям прошлого года - 220 процентов.

Больше аварий в сентябре произошло и в республике Хакасия - 48 ДТП, то есть показатель вырос на 9,1 процентов. В них погибли 6 человек, что на 20 процентов больше, чем годом ранее. Ранены 58 человек, что на 5,5 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Однако по итогам 9 месяцев республика активно снижает аварийные показатели. Так количество аварий снизилось на 3,9 процента и составило 372 ДТП. В них погиб 41 человек, что на 14,6 процента меньше, чем в прошлом году. Получили ранения 466 человек, что на 1,7 процента меньше. Да и август в республике прошел со значительным снижением. Вот только с сентябрем не повезло.

Примечательно, что самое большое количество аварий с пострадавшими происходит в Москве. Только в сентябре их зафиксировано 798. В них погибли 36 человек. По итогам 9 месяцев этого года в столице произошло 6394 таких ДТП. В них погибли 309 человек.

Но больше всего людей погибает в ДТП в Краснодарском крае. За 9 месяцев там погибли 670 человек в 5324 авариях. В сентябре на дорогах Краснодарского края погибли 80 человек в 679 авариях.

Можно, конечно, сказать, что сравнивать Москву и Краснодарский край не вполне корректно - в столице скорости ниже. Хотя на МКАД, например, разрешенная скорость 100 км/ч. Но вот еще один пример - Московская область. За 9 месяцев на дорогах Подмосковья погибли 546 человек в 3959 ДТП. По погибшим это второй результат после Краснодарского края. И четвертый по аварийности. На третьем месте по количеству аварий Санкт-Петербург с 4727 ДТП, в которых погибли 139 человек.

Однако, в целом по стране, как сообщил на прошедшем в Екатеринбурге Всероссийском семинаре-совещании с участием руководителей региональных управлений Госавтоинспекции начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников, по итогам 9 месяцев этого года удалось добиться не только снижения количества дорожных происшествий на 3,4 процента и раненых в них на 2,7 процента, но и сокращения числа погибших на 10,4 процента.

Напомним, что к 2024 году социальный риск от ДТП должен составлять не более 4 погибших на 100 тысяч населения. По итогам прошлого года он был равен 12,5 погибших на 100 тысяч.

Как пояснил глава российской Госавтоинспекции, для достижения целевого показателя в 2019 году смертность в результате ДТП должна снизиться на 5 процентов по сравнению с показателем 2018 года.

То есть уже сейчас отмечается явное опережение поставленной задачи. Впрочем, год еще не окончен, впереди три месяца для сбора данных - ведь погибшими в ДТП считаются умершие в течение месяца после происшествия.

Для достижения поставленной цели в рамках Национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» выделяются очень значительные финансы. Так, только на реконструкцию и строительство дорог в этом году было выделено 111 миллиардов рублей. Но мало выделить деньги. Необходимо, чтобы в регионах нашлись профессионалы, которые смогут реализовать реконструкцию и строительство дорог. По словам вице-премьера **Максима Акимова**, на данный момент 13 субъектов полностью завершили ремонтные работы и привели дороги в нормативное состояние. Еще 30 регионов приближаются к намеченному финишу.

В рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения», одного из составляющих национального проекта, выделены средства для переоснащения Госавтоинспекции. Как сообщил Михаил Черников, в региональные подразделения службы поставляются технические средства контроля за состоянием автомобильных дорог и транспортных средств, медицинские укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. На данный момент заключено 20 контрактов, предусматривающих закупку более 4 тысяч патрульных автомобилей, свыше 5 тысяч медицинских упаковок и 4 тысяч технических средств измерений.

Без патрульных автомобилей никак не обойтись. Камеры фотовидеофиксации нарушений не способны выявлять пьяных водителей, лихачей, вылавливать тех, кто скрылся с места нарушения, и останавливать лишенных права управления. Это могут делать только инспекторы на дорогах, и для этого им необходимы современные, достаточно мощные автомобили.

Медицинская укладка - это отнюдь не примитивная аптечка в машине, а серьезный набор медицинских инструментов и препаратов, которые действительно позволяют оказать помощь пострадавшему в ДТП до того, как он будет доставлен в клинику. Кстати, о клиниках: тема оперативной доставки пострадавших в ближайшее специализированное медучреждение была одной из главных на прошедшей выставке. Дело в том, что в настоящее время скорые работают с территориальной привязкой. И даже если ближайшая больница, где могут оказать помощь пострадавшему в ДТП, находится в двух километрах, но в соседней области, пациента туда не повезут. А повезут по пресловутой территориальной привязке километров за тридцать. Нетрудно предположить, что с каждым километром шансы пострадавшего выжить уменьшаются. Это вопрос жизни и смерти - ни больше, ни меньше. И местные власти вполне могли бы его разрешить. Разумеется, если он в принципе их волнует. Госавтоинспекцию этот вопрос определенно волнует.

Что касается упомянутых Михаилом Черниковым средств измерения, то речь идет, главным образом, о тех, которые позволяют выявить недостатки дорожного покрытия. Ямы, провалы, колеиность - все это напрямую влияет на безопасность дорожного движения. И все это дорожники обязаны устранить. Вот для того, чтобы Госавтоинспекция могла осуществлять надзорную функцию и аргументировано объяснять дорожникам свои требования по исправлению недостатков дороги, и нужны такие приборы.

В совокупности все эти меры призваны помочь в наведении порядка на дорогах и сокращении количества аварий. Напомним, что есть задача о стремлении к 2030 году к нулевому показателю смертности на дорогах. Сократить количество смертельных аварий вполне реально.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»

<https://rg.ru/2019/10/30/na-tret-sokratilos-kolichestvo-avarijnyh-regionov.html>

### **ТАСС; 2019.10.30; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ВОЗМОЖНО НЕ РАНЕЕ ИЮНЯ 2020 ГОДА**

Конкурс на создание автоматической системы весогабаритного контроля (АСВГК) на федеральных трассах пройдет уже в следующем году, начало строительства системы возможно не ранее июня 2020 года. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказал гендиректор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков.

«По АСВГК мы ожидаем до конца года выхода распоряжения правительства РФ о проведении конкурса», - отметил Антон Замков. Подготовить документ с основными условиями проведения концессионного конкурса Минтранс РФ поручил вице-премьер Максим Акимов, напомнил он. «Соответственно сам конкурс может быть проведен уже только в следующем году», - пояснил Замков.

«Проведение концессионного конкурса может занять около полугода, - добавил Антон Замков. - Соответственно подвести итоги конкурса и начать строительство пунктов системы можно будет не ранее июня 2020 года». При этом создание одного пункта АСВГК может занимать 6-9 месяцев, и до конца 2020 года, возможно, будет создано не более десятка таких пунктов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ekspert-sozdanie-federalnoj-sistemy-vesogabaritnogo-kontrola-vozmozhno-ne-ranee-iuna-2020-goda>

### ТАСС; 2019.10.30; ПРОЕКТ ПО ОБУЧЕНИЮ РОДИТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ В АВТОМОБИЛЕ СТАРТОВАЛ В ДАГЕСТАНЕ

Тренинги по безопасной перевозке детей в автомобиле стартовали в Дагестане в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом сообщили ТАСС в среду в республиканском управлении ГИБДД.

«Как выбрать правильное детское удерживающее устройство, как максимально безопасно переходить дорогу с коляской и зачем нужно менять стиль вождения водителю-родителю - на эти и другие вопросы будущие мамы смогут узнать ответы на тренингах федерального проекта «Детство без опасности», который стартовал в Дагестане в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - сказал представитель управления.

По его словам, обучение будет проходить со следующей недели на базе Республиканского перинатального центра в Махачкале.

«Республика Дагестан - 29 регион, где стартовала федеральная программа «Детство без опасности», реализуемая МВД России при поддержке Минздрава России и организации «Движение без опасности». Всего за период с 2019 по 2021 годы такие тренинги начнут проходить в 100 городах России. В текущем году в число пилотных регионов вошли 30 субъектов, среди них и Дагестан», - уточнил представитель ГИБДД.

Ситуация вызывает озабоченность

Несмотря на значительное снижение показателей ДТП с участием несовершеннолетних, отметил он, ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом на территории республики «вызывает озабоченность».

«Несмотря на постоянную профилактическую работу, за девять месяцев текущего года сотрудниками ГИБДД было выявлено более 11 тысяч нарушений правил перевозки детей. Информационно-пропагандистские мероприятия проводятся дорожными полицейскими на постоянной основе. При этом важно подключать и новые проекты, которые будут менять культуру безопасного дорожного движения среди водителей и пассажиров», - сказал собеседник агентства.

По словам главного врача Республиканского перинатального центра Низама Османова, уже на протяжении трех лет с молодыми и будущими мамами совместно с сотрудниками Госавтоинспекции проводятся занятия по правилам безопасной перевозки маленьких пассажиров. «Отрадно, что в настоящее время работа будет вестись систематически, на качественно новом уровне. Обучение молодых родителей планируется проводить в рамках школы материнства», - цитирует Османова представитель ГИБДД.

Проект «Детство без опасности», который предполагает единую систему обучения родителей обеспечению безопасности при перевозках детей в автомобилях, продлится три года. Для будущих родителей на базе перинатальных центров несколько раз в неделю будут проходить обучающие тренинги, посвященные основным правилам перевозки детей

в автомобиле, в том числе использованию детских удерживающих устройств, соблюдению «детского режима» на дороге, а также правилам перехода проезжей части дороги с коляской.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proekt-po-obuceniu-roditelej-bezopasnoj-perevozke-detej-v-avtomobile-startoval-v-dagestane>

### **ТАСС; 2019.10.30; В КРАСНОДАРЕ ДОСРОЧНО ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД**

Ремонт 12 участков дорог по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги», который был запланирован на 2020 год, досрочно начали в Краснодаре. Об этом журналистам сообщили в среду в пресс-службе администрации города.

Ранее сообщалось, что в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» на ремонт дорог в Краснодарской агломерации в период 2020-2021 гг. будет направлено по 2 млрд рублей ежегодно, это средства из федерального, регионального и местного бюджетов, на них планируется отремонтировать более 150 км дорог. В 2020 году в краевой столице будет отремонтировано 69 участков протяженностью 73,8 км.

«Работы начались на нескольких участках, которые включены в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД) на 2020 г. Для ремонта, который стартовал осенью, выбрали 12 небольших участков дорог», - говорится в сообщении пресс-службы.

Уточняется, что работы на этих участках завершат еще до конца текущего года. Начать ремонт, запланированный на 2020 год удалось раньше ввиду того, что заранее определили подрядчиков, а также финансирование на реализацию мероприятий **нацпроекта** на 2020 год уже поступило.

«Чем больше сделаем осенью и в начале зимы, тем меньше будет ремонтной нагрузки на улицы города весной и летом», - приводит пресс-служба слова мэра Краснодара Евгения Первышова.

Ремонт дорог в городе начался еще в 2017 году в соответствии с соглашением с **Минтрансом** РФ, с 2019 года он проводится уже по **нацпроекту**. Перед началом реализации мероприятий лишь одна треть дорог в Краснодаре соответствовали нормам, за три года уже приведены в порядок 162 участка дорог общей протяженностью более 222 км, а к 2024 году власти намерены увеличить долю качественных дорог до 85%. В 2019 году по **нацпроекту** в городе отремонтировано 49 дорог протяженностью более 65 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-krasnodare-dosrocno-pristupili-k-remontu-dorog-po-nacproektu-na-2020-god>

### **ТАСС; 2019.10.30; НА СТАВРОПОЛЬЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ ОТ СТОЛИЦЫ РЕГИОНА ДО МИНВОД**

Дорожные работы в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**» завершены на участке региональной трассы от Ставрополя до Минвод, сообщила в среду пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта региона.

«Новое дорожное полотно, свежая и яркая разметка, обновленные дорожные знаки и барьерное ограждение появились на участке региональной трассы Ставрополь - Александровское - Минеральные Воды. Отремонтировано более 5 км дорожного полотна», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, на проведение ремонта было направлено более 77 млн рублей.

«В рамках **нацпроекта** на 38 объектах на территории Ставрополья уже практически завершены дорожные работы. На муниципальных дорогах ремонт уже полностью завершён, а на региональных близится к завершению. Помимо этого, сейчас ведется работа по контрактации объектов на 2020 год», - отмечается в пресс-релизе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastok-regionalnyj-trassy-otremontirovali-na-stavropole-za-77-mln-rub>

### **ТАСС; 2019.10.30; БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ**

Власти Удмуртии в 2020 году направят более 1,3 млрд рублей, половина из которых - средства федерального бюджета, на ремонт дорог, а также установку светофоров, освещения, комплексов фото- и видеофиксации нарушений на трассах по **нацпроекту**. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе главы и правительства региона.

«Общий объем финансирования - 1,3 млрд рублей, в том числе федеральный бюджет - 680 млн рублей и еще 680 млн рублей - бюджет Удмуртской Республики», - сказали в пресс-службе.

На эти деньги планируется ремонт 25 дорожных объектов в Ижевске, 19 межмуниципальных трасс, протяженностью около 95 км, установка автоматического комплекса весогабаритного контроля.

Как сообщил журналистам во вторник председатель правительства региона Ярослав **Семенов**, в следующем году власти намерены обновлять не только дороги, но и в рамках региональной программы тротуары. В Ижевске на ремонт всех пешеходных дорожек необходимо порядка 800 млн рублей. К концу года власти составят список приоритетных объектов и определятся с объемом финансирования.

«Сейчас идет проработка обращений граждан, заявок, которые подготовило муниципальное образование (город Ижевск - прим. ТАСС), и на будущий год параллельно с ремонтом в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будут ремонтироваться тротуары», - добавил председатель правительства.

В 2019 году в Удмуртии по **нацпроекту** было обновлено 134,5 км дорожного полотна, на эти цели направили более 1,7 млрд рублей, из них 964,6 млн - средства федерального бюджета. В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) в России должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с 43,1% до 50,9%, ликвидирована половина мест концентрации ДТП.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-13-mlrd-rublej-napravat-na-doroznye-raboty-v-udmurtii-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2019.10.30; РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА БОЛГАРИИ ИЗУЧИТЬ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ АНАЛОГА СИСТЕМЫ "ПЛАТОН"**

**Минтранс** РФ предложил Болгарии рассмотреть возможность внедрения аналога системы взимания платы с большегрузов **"Платон"** на дорогах страны. Об этом сообщили в пресс-службе **Минтранса** по итогам российско-болгарской межправительственной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

"Российская сторона ознакомила болгарских коллег с опытом развертывания на территории РФ системы взимания платы на основе спутниковой навигации, в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автомобильным дорогам большегрузными транспортными средствами. Болгарской стороне предложено изучить возможность реализации аналогичного проекта с использованием такого рода технологии", - сообщили в **Минтрансе**.

Кроме того, на межправкомиссии между Россией и Болгарией была достигнута договоренность о продолжении работы по возобновлению эксплуатации грузопассажирской паромной линии "Новороссийск - Бургас". Ранее премьер-министр Болгарии Бойко Борисов заявлял о необходимости организации паромного сообщения с Россией.

<https://tass.ru/ekonomika/7062241>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.10.30; РОССИЯ И БОЛГАРИЯ ОБСУДЯТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ ПАРОМА НОВОРОССИЙСК-БУРГАС**

Россия и Болгария продолжают работу по возобновлению грузопассажирской паромной линии между Новороссийском и Бургасом, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«... Достигнута договоренность о продолжении работы по возобновлению функционирования грузопассажирской паромной линии «Новороссийск - Бургас», - говорится в сообщении ведомства по итогам заседания рабочей группы по транспорту российско-болгарской межправительственной комиссии. Эта линия работала до 2017 года. Российская сторона также ознакомила болгарскую делегацию с опытом по разворачиванию на территории РФ госсистемы взимания платы с грузовиков «Платон». «Болгарской стороне предложено изучить возможность реализации аналогичного проекта с использованием такого рода технологии», - добавляется в сообщении.

Кроме того, на встрече обсуждались вопросы двустороннего взаимодействия в сфере железнодорожного, морского, автомобильного и авиационного транспорта. «Стороны отметили удовлетворенность состоянием воздушных перевозок между Россией и Болгарией, обратив внимание на отсутствие препятствий для их дальнейшего развития», - отмечает **Минтранс РФ**.

<https://ria.ru/20191030/1560396487.html>

### **ГУДОК; 2019.10.30; ЦЕНТР МОДЕЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ БУДЕТ СОЗДАН НА БАЗЕ РУТ (МИИТ)**

Среди задач центра - подготовка высококвалифицированных кадров, фундаментальные и прикладные научные исследования

Соглашение о сотрудничестве в сфере реализации научных и образовательных проектов основного и дополнительного образования заключили ОАО «РЖД», АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (АО «НИИАС») и **Российский университет транспорта**.

Соответствующий документ был подписан заместителем генерального директора ОАО «РЖД» Павлом Ивановым, генеральным директором АО «НИИАС» Игорем Розенбергом и ректором **Российского университета транспорта Александром Климовым** на площадке Международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520», который проходит в Сочи.

Стороны планируют наладить долгосрочное сотрудничество для совместной подготовки высококвалифицированных специалистов, повышения качества образовательного процесса, а также расширения спектра фундаментальных и прикладных научных исследований, развития цифровых технологий на транспорте и в перевозочном процессе. Совместные проекты будут реализовываться на базе Центра цифрового моделирования транспортных систем, который планируется создать в **Российском университете транспорта**.

Согласно подписанному документу, участники соглашения будут обмениваться учебно-методическими и практическими разработками, а также презентациями и публикациями по всем интересующим их вопросам. Также на площадках университета и научно-исследовательского института планируется проводить конференции и встречи по обмену опытом.

Благодаря этому сотрудничеству ОАО «РЖД» будет получать высококвалифицированные кадры для работы в области управления эксплуатационной работой, а отраслевая наука сможет обеспечить свои разработки методическими и

образовательными материалами, необходимыми для освоения новых решений. Студенты получают возможность практического применения знаний на базе освоения лучших современных практик в области разработки и проектирования автоматизированных систем управления на железнодорожном транспорте, сообщил пресс-центр ОАО «РЖД».

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1482636>

### **1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 30.10.2019 12:11; ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСЛЕДНЕГО УЧАСТКА ПЛАТНОЙ СКОРОСТНОЙ ТРАССЫ М-11**

**ВЕДУЩАЯ:** Добираться из Москвы в Санкт-Петербург и обратно станет еще быстрее. Строительство скоростной магистрали М-11 вышло на финишную прямую. Сейчас подходят к концу работы на последнем участке, протяженность которого чуть больше 30 километров. Вся же трасса почти 700. Алексей Корепанов отправился на тест-драйв.

**КОР.:** Но дорожном полотне появляются последние метры металлических отбойников. Параллельно рабочие ставят шумозащитные экраны из древесных опилок, такие максимально эффективно поглощают звук. Завершающий участок трассы М-11 - это 35 километров от петербургской кольцевой, приобретает законченный вид.

**Антон НОВИКОВ,** генеральный директор компании-концессионера: Мы готовимся к комиссии Ростехнадзора, заключению соответствия и вводу в эксплуатацию. По нашим планам, до конца ноября пользователи смогут уже по трассе М-11 проехать с ветерком.

**КОР.:** Пока здесь только многотонные самосвалы, тракторы и экскаваторы. Легковых машин не увидишь. Но для съемочной группы сделали исключение - первый тест-драйв нового, трехслойного асфальта с запасом прочности не один год.

Ну вот на скорости около 100 км/ч - на спидометре у меня 95 - чувствуется, что дорога ровная, хорошая, вождение доставляет удовольствие. Не хватает, правда, кое-где знаков, табло и различных указателей. Но когда они появятся, очевидно, поездка будет еще более комфортной.

Двигаться приходится аккуратно, порой по встречке, объезжая препятствия. На участке три полосы движения в каждую сторону. Строителям пришлось осушать болота - ведь это почти половина территории прохождения трассы. Но самый сложный объект - тоннель под железной дорогой, его возводили без остановки движения поездов.

Трасса М-11 - это платная альтернатива существующей дороге. Проходит по территории Московской, Ленинградской, Тверской и Новгородской областей. Протяженность почти 700 километров. Разрешенная скорость - 110, а расчетная по проекту - 150 километров в час. И вот простая арифметика. Даже с учетом остановок - путешествие между двумя столицами займет около шести часов. Тогда как сегодня это время почти в 2 раза больше.

**Александр ЛАВРЕНТЬЕВ,** начальник отдела по контролю за организацией работ компании-концессионера: Взимание платы будет максимально автоматизировано. По направлению к Москве водитель подъезжает к стойке, берет талончик и уже на выезде - в том месте, где ему надо будет съехать с платной дороги, уже оплачивать проезд.

**КОР.:** Главный вопрос - цена проезда. Уже известно, что для легкового автомобиля в будни от Москвы до Петербурга он обойдется в 1820 рублей, в выходные - чуть дороже. За грузовик придется отдать 2700 и почти четыре тысячи рублей для автобусов. Наличными или банковской картой. Если пользоваться бесконтактным транспондером, можно сэкономить, за поездку по всей магистрали до 40%.

Последний участок только готовят к сдаче, но здесь уже работают заправки, достраивают площадки для отдыха, по трассе они через каждые 20 километров. Некоторые пока вне зоны действия телефонной сети. Но и это обещают исправить.

**Вячеслав ПЕТУШЕНКО,** председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»: Мы провели исследования, с коллегами и операторами определили 86 точек, которые мы должны поставить. На сегодняшний день

47 уже их стоит и к запуску движения трассы М-11 будет обеспечена устойчивой мобильной связью.

КОР.: Ни одного перекрестка, светофора или пешеходного перехода. «Путешествие из Петербурга в Москву» на автомобиле станет таким же быстрым и удобным, как поезд или самолет.

Алексей Корепанов, Первый канал.

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.10.31; ВОДИТЕЛЕЙ ОТПРАВЛЯЮТ НА ЗАСЛУЖЕННЫЙ ОТДЫХ; ВЛАДЕЛЬЦАМ АВТОБУСОВ И ГРУЗОВИКОВ ПОДГОТОВИЛИ УЖЕСТОЧЕНИЯ**

С 1 ноября новая версия закона «О безопасности дорожного движения» обязывает граждан, владеющих автобусами и грузовиками, соблюдать нормативы труда и отдыха, которые пропишут в ПДД: запрещено находиться за рулем дольше девяти часов в сутки, каждые 4,5 часа нужно отдыхать. ГИБДД и **Ространснадзор** будут штрафовать нарушителей на 1,5–2 тыс. руб. Обязательными для установки на личные автобусы и грузовики станут тахографы, цена которых, включая установку, достигает 50 тыс. руб. Нововведение может коснуться миллионов граждан, однако новые правила работать не будут: власти не успели внести изменения в ПДД и соответствующий приказ **Минтранса**. В Минэкономике прежде отмечали, что нововведения приведут к чрезмерным расходам граждан.

1 ноября вступает в силу новая редакция закона «О безопасности дорожного движения», КоАП и правил техосмотра (утверждены постановлением правительства). Физические лица, владеющие автобусами и грузовиками максимальной массой более 3,5 тонны, отныне будут обязаны установить на них тахографы — устройства для контроля труда и отдыха водителей. Ранее обязанность эта распространялась только на юрлиц. Владельцы автобусов и грузовиков обязаны будут соблюдать норматив времени нахождения за рулем и отдыха (их пропишут в ПДД). Наличие тахографа проверят во время техосмотра. Приказом **Минтранса** закреплён перечень транспортных средств, на которых тахографы можно не ставить — среди них эвакуаторы, бетономешалки, троллейбусы, автомобили для ритуальных услуг, молоковозы, автолавки, транспорт инкассаторов и передвижные телестудии.

В КоАП начнет действовать новая редакция ст. 11.23. Штраф за отсутствие тахографа (если он обязателен) увеличивается с 1–3 тыс. руб. до 3–5 тыс. руб. Изменился штраф и за несоблюдение норм времени труда и отдыха: 1,5–2 тыс. руб.— для водителей, 7–10 тыс. руб.— для должностных лиц, 15–25 тыс. руб.— для индивидуальных предпринимателей, 20–50 тыс. руб.— для юрлиц. Контролировать нормы будут инспекторы ГИБДД и **Ространснадзора**. В **Ространснадзоре** “Ъ” пояснили: сотрудники службы и раньше при остановке грузовиков и автобусов привлекали к ответственности физлиц-водителей «в случаях, предусмотренных законодательством».

«Решение абсолютно правильное — у нас половина парка грузовиков и автомобилей оформляется на физлица»,— говорит глава ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин. По данным ГИБДД на конец 2018 года, из 6,4 млн стоящих на учете грузовиков 3,92 млн принадлежат гражданам, из 864 тыс. автобусов — 409 тыс. принадлежат физлицам. Техника переоформлялась, как правило, для ухода от налогов и контроля. В результате работа водителей почти не контролируется, говорит господин Мирошин. Стоимость тахографов, по его оценке, варьируется от 35 до 45 тыс. руб. плюс 3–5 тыс. руб. за установку (сегодня на рынке представлено восемь производителей с десятью моделями). Кроме того, отмечает Геннадий Мирошин, раз в три года нужно будет менять блоки системы криптографической защиты информации (СКЗИ) — это стоит около 20–25 тыс. руб.

Чтобы закон заработал, нужно внести изменения ПДД и утвердить приказом **Минтранса** порядок оснащения тахографами автомобилей физлиц, но документов нет. «До тех пор нормы закона применяться на практике не смогут», — говорит Геннадий Мирошин. **Минтранс** подготовил поправки к ПДД еще в феврале: водитель грузовика и автобуса не должен пребывать за рулем более девяти часов в сутки, при этом через 4,5 часа необходимо сделать 45-минутный отдых (допускается также два коротких перерыва — 15 и 30 минут). В августе Минэкономики раскритиковало проект поправок («Ъ» рассказывал об этом), документ дорабатывался, правительство до сих пор его не утвердило. Похожая судьба постигла и новый порядок оснащения тахографами. Министерство подготовило изменения еще в июне, но Минэкономики документ раскритиковало, указав, что в собственности физлиц находится 289 тыс. небольших автобусов, которые часто используются многодетными семьями для перевозок детей. Чиновники посчитали, что граждане потратят более 16 млрд руб. на приобретение карт тахографов, 4,3–6,7 млрд руб. на поверку приборов и 40 млрд руб. на регулярную замену блоков СКЗИ. Ведомство предложило исключить обязанность многодетных семей относительно тахографов, остальных — обязать устанавливать приборы поэтапно начиная с 1 июня 2020 года. Разработка подзаконных актов находится в «высокой степени готовности», заверили «Ъ» в пресс-службе **Минтранса**: проект изменения ПДД уже направлен в правительство, его принятия ожидается «в ближайшее время», новые приказы **Минтранса** находятся на регистрации в Минюсте. «Ъ» удалось ознакомиться с текстом поправок: ведомство частично согласилось с концепцией Минэкономики о поэтапном режиме. Первыми (до 1 марта 2020 года) обязанность должны выполнить владельцы тяжелых грузовиков массой до 12 тонн с двигателями, экологический класс которых не определен. Последними новое правило должны будут выполнять многодетные родители, использующие легкие автобусы для перевозки детей — им нужно будет поставить тахограф до 1 января 2022 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142684>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2019.10.31; БЕСПИЛОТНИКИ ОТЪЕЗЖАЮТ ОТ «ЯНДЕКС.ТАКСИ»; СП «ЯНДЕКСА» И UBER СОЗДАСТ КОМПАНИЮ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОНОМНОГО ТРАНСПОРТА**

«Яндекс.Такси» решила создать отдельную компанию для развития беспилотных автомобилей «Яндекс.СДК» и, по данным источников «Ъ», рассматривает возможность привлечения в нее партнера. Сделка позволит «Яндекс.Такси» повысить рентабельность накануне планируемого IPO, но компании, возможно, придется уступить контроль в беспилотном направлении, полагают аналитики. В «Яндексе» утверждают, что не рассматривают передачу контроля в активе.

«Яндекс.Такси» выделит подразделение беспилотных автомобилей в отдельное юрлицо — такое решение принято на внеочередном общем собрании участников компании 18 сентября, говорится в уведомлении, поданном в «Вестник государственной регистрации» 2 октября. «Яндекс» владеет 61% «Яндекс.Такси», 38% — американская Uber.

Компания планирует выделить и создать ООО «Яндекс.СДК», гендиректором которого станет Дмитрий Полищук, сейчас возглавляющий направление беспилотных автомобилей «Яндекса».

«Яндекс.Такси» запустила первые беспилотные автомобили в мае 2017 года. С начала 2018 года они проехали 1 млн км по дорогам США, Израиля и России, сообщила компания в сентябре. На текущий момент она, по собственным данным, эксплуатирует 65 беспилотных автомобилей на базе Toyota Prius. К концу 2019 года «Яндекс.Такси» планировала довести их число до сотни. «Яндекс» не раскрывает финансовые показатели подразделения.

«Яндекс.Такси» ведет переговоры с Morgan Stanley и Goldman Sachs об организации своего IPO, сообщил 28 октября Bloomberg. По данным Bloomberg, «Яндекс.Такси»

оценивается в диапазоне \$5 млрд — \$8 млрд. Подразделение беспилотных автомобилей «Яндекса» будет оцениваться в \$2,6–6,4 млрд к 2030 году, говорилось в августовском отчете UBS (об этом писал РБК).

Подразделению беспилотников было бы «выгодно развиваться как частное юрлицо» в свете планируемого IPO «Яндекс.Такси», говорится в отчете Bank of America Merrill Lynch от 29 октября (есть у “Ъ”). Менеджмент «Яндекс.Такси» рассматривает привлечение инвесторов «для финансирования исследований в сфере автономного вождения», говорится в отчете HSBC от 27 октября (есть у “Ъ”).

Если компания уступит контроль в новой структуре, это позволит деконсолидировать убытки беспилотного направления из отчетности «Яндекс.Такси», полагает аналитик HSBC Маша Кахн.

Собеседник “Ъ” в инвестиционных кругах также слышал о желании «Яндекс.Такси» «кристаллизовать» ценность этого актива путем продажи доли «третьему лицу». По его словам, сокращение доли в «Яндекс.СДК» ниже контрольной позволит «Яндекс.Такси» повысить рентабельность.

«Беспилотные автомобили — стратегически важный актив для «Яндекса», передачу контроля мы не рассматриваем. Выделение — стандартный процесс, который позволит нам еще сильнее сфокусироваться на развитии бизнеса», — заявили “Ъ” в пресс-службе «Яндекса». «Яндекс.Такси» имеет смысл сохранять контроль в компании, которая будет развивать беспилотники, соглашается аналитик Райффайзенбанка Сергей Либин. «Но денег на развитие направления может не хватить, так что привлечь инвесторов нужно. Мне кажется, что сохранение контроля и продажа миноритарной доли — оптимальный вариант», — полагает он.

Говорить об оценке беспилотного направления «Яндекс.Такси» можно только после того, как произойдет «стратегическое определение продукта», например, «если бы речь шла про беспилотный сервис для такси», отмечает президент IT-компании Cognitive Technologies Ольга Ускова. Предлагаемая «Яндекс.Такси» конструкция автомобилей не может быть тиражирована, так как стоимость обвеса превышает стоимость автомобиля, считает госпожа Ускова. В то же время она уверена, что тема беспилотников находится в топе инвестиционной активности. Как писал “Ъ” 4 сентября, участием в проекте по разработке софта для автономных автомобилей Cognitive Technologies заинтересовались АФК «Система» и Сбербанк.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142614>

### **КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2019.10.31; РАЗДВОЕНИЕ МАРШРУТА; СМОЛЬНЫЙ УДИВИЛ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НОВЫМ ПОВОРОТОМ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ**

Губернатор Петербурга Александр Беглов вчера предложил новый подход к транспортной реформе в городе: по его словам, возможно сосуществование модели работы с коммерческими перевозчиками, которые оперируют маршрутками, по регулируемым и нерегулируемым тарифам. Ранее в Смольном обсуждалась исключительно либо одна, либо другая схема работы. Совмещение указанных моделей допускается федеральным законодательством, однако для многих чиновников, по словам ряда источников “Ъ” в правительстве, предложение стало сюрпризом. Представители транспортного сообщества эмоционально отреагировали на быстро изменяющиеся вводные Смольного и заявили, что работать в таких условиях им будет крайне сложно.

«Считаю возможным на переходный период (транспортной реформы. — “Ъ”) существование как регулируемого тарифа, так и нерегулируемого», — заявил господин Беглов на заседании Законодательного собрания Петербурга, представляя бюджет на 2020 год и планируемый период 2021–2022 годов (цитата по «Интерфаксу»). Сейчас стоимость проезда на наземном транспорте, которого коснется реформа, составляет 40 рублей (с

возможным подорожанием до 42 рублей в 2020 году). Нерегулируемый тариф позволит коммерческим перевозчикам определять цену проезда самим, и она может значительно подняться, опасаются в Смольном, с чем в итоге будут категорически не согласны жители Петербурга.

Идея совмещенной модели принадлежала лично губернатору Петербурга, сообщила “Ъ” его пресс-секретарь Инна Карпушина. Все детали этого решения до сих пор обсуждаются правительством, заявила она. Пока неизвестно, как долго продлится переходный период, какова динамика затрат на закупку техники и проведение реформы в середине 2020 года, а также как организуют перевозки в новых условиях. Конкретные предложения по перечисленным вопросам будут подготовлены правительством не позднее 6 ноября, подчеркивает представитель господина Беглова.

В комитете финансов, комитете по транспорту, в аппарате вице-губернатора Эдуарда Батанова, вице-губернатора Евгения Елина на вопросы “Ъ” о финансовых расчетах совмещенной модели не ответили. Окончательного решения по проведению реформы с учетом установления на всем наземном транспорте регулируемых тарифов или их совместного использования с нерегулируемыми тарифами нет, заявили в комитете по транспорту. «Сказано — «допускаю». Это не решение», — прокомментировал “Ъ” господин Батанов. До вчерашнего дня обсуждалась только модель регулируемых тарифов, говорит собеседник “Ъ” в комтрансе.

По словам источника “Ъ” в Смольном, совмещенная модель предполагает выставление на конкурс части маршрутной сети города по регулируемому тарифу, при этом ряд маршрутов будет разыгран по нерегулируемому тарифу. Требования к перевозчикам по количеству автобусов на маршруте, расписанию, передаче геолокационных данных и оборудованию можно установить, пойдя по пути нерегулируемого тарифа, следует из закона. Запрета на совмещение указанных моделей в Федеральном законе № 220-ФЗ нет, пояснили “Ъ” в **Минтрансе**. Основанием для выбора маршрута с нерегулируемым тарифом станет конкуренция и рыночное регулирование спроса на перевозку: например, там, где ходят и трамвай, и коммерческий перевозчик, последнему с учетом борьбы за пассажира будет невыгодно поднимать стоимость проезда выше установленного по городу, поясняет гипотезу собеседник “Ъ”. По его словам, Смольный примет решение о транспортной реформе в течение трехдневных выходных, которые начнутся в России 2 ноября. «Для многих чиновников, которые вчера услышали слова губернатора в ЗакСе, это стало новеллой. Перед ними стоит задача разобраться и пересчитать вводные», — говорит источник “Ъ”, признавая, что только для оформления бюджетной заявки комтранса в текущем виде потребовалось несколько месяцев (см. “Ъ” от 22.10.2019). Как при нерегулируемых тарифах будут осуществляться взаиморасчеты с частными компаниями, какие условия предъявят перевозчикам на конкурсах, которые, по заявлениям чиновников, должны пройти в ноябре, в правительстве пока не знают.

В Петербурге работает 17 перевозчиков, крупнейшие — ОАО «Третий парк», ООО «Петербургская транспортная компания» и ООО «Питеравто». Они обслуживают около 60% рынка.

Федеральный закон допускает заключение соглашения с коммерческими перевозчиками, которые работают по нерегулируемому тарифу, с целью компенсации через бюджет проезда льготных категорий граждан. Возможность оплатить социальный тариф на маршрутках наряду с безопасностью перевозок (за счет обновления подвижного состава, регулярного интервала движения, требования высаживать пассажиров только на остановочных пунктах) — краеугольные камни реформы, которую чиновники декларировали ранее.

По сути, в Петербурге с 2012 года и так действует регулируемый тариф, он не повышается с 40 рублей и не дотируется коммерческим перевозчикам со стороны города, говорит председатель Ассоциации перевозчиков пассажиров Василий Киселев. Отличие

коммерческих маршрутов от социальных в Петербурге заключается только в двух параметрах: на «коммерции» не берут льготные категории граждан и не принимают единые проездные билеты, за исключением карты «Подорожник», по которой также не учитываются скидки, объясняет господин Киселев. «Господа из Смольного, по моим ощущениям, каждый день меняют свою точку зрения. Только две недели назад объявляли, что перевозчикам будут платить за километры транспортной работы. Когда люди не несут ответственности за свои действия, они могут каждую неделю менять свои показания. Новации ввергают предприятия в шок. Это не игра в бирюльки. Мы отмечаем, что перевозчики сталкиваются с проблемой оценки своей экономической целесообразности и продолжением деятельности как таковой», — заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142738>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.30; ХМАО ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ ЗА 280 МЛН РУБ.**

Департамент государственного заказа Ханты-Мансийского автономного округа объявил открытый конкурс на выполнение инженерных изысканий и разработку проектной документации для строительства моста через реку Обь в районе Сургута, сообщается на сайте госзакупок.

Начальная цена составляет 280,142 млн рублей.

Конкурс запланирован на 22 ноября, заявки на участие принимаются до 18 ноября.

Согласно документации закупки, подрядчик должен провести изыскательные работы не позднее 20 декабря 2019 года, проектные работы должны быть завершены до 20 декабря 2020 года.

В департаменте общественных и внешних связей ХМАО «Интерфаксу» пояснили, что второй мостовой переход через Обь в Сургутском районе (действующий мост перегружен - ИФ) планируется в качестве объекта федерального значения в составе федерального дорожного коридора «Тюмень - Сургут - Новый Уренгой - Надым - Салехард».

Строительство будет вестись с привлечением государственных и частных средств, при этом 40% от общей стоимости строительства придется на средства федерального и окружного бюджетов.

Сумму необходимых инвестиций на строительство моста в департаменте не уточнили.

### **ТАСС; 2019.10.30; «АВТОДОР» ОЖИДАЕТ ПО ИТОГАМ ГОДА РОСТА ЧИСЛА МАШИН НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ НА 17,7%, ДО 130 МЛН**

Госкомпания «Автодор» по итогам 2019 г. ожидает роста числа автомобилей на платных трассах на 17,7%, до 130 млн, говорится в сообщении компании.

«Более 130 млн автомобилей проедет в 2019 г. по платным участкам государственной компании «Автодор». Сейчас в управлении госкомпании 1 тыс. 425 км платных участков. По прогнозу специалистов госкомпании, интенсивность движения будет на 17,7% выше результатов 2018 г. (110,7 млн автомобилей - прим. ТАСС)», - отметили в «Автодоре».

В частности, почти до 107 млн ожидается рост числа проездов по платным участкам М-4 «Дон» на конец 2019 г. и увеличение трафика на 14% по сравнению с 2018 г., уточнили в госкомпании.

Ранее в «Автодоре» сообщали, что смертность на платных трассах за январь -- октябрь 2019 г. снизилась на 26,3%, а количество ДТП - на 10%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-ozidaet-po-itogam-goda-rosta-cisla-masin-na-platnyh-trassah-na-177-do-130-mln>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВАВИНА; 2019.10.31; РЖД ГОТОВА ДАТЬ СКИДКУ US RUSAL В ОБМЕН НА РОСТ ЭКСПОРТА АЛЮМИНИЯ; НО ПРОСИТ ФАС**

### **ВЕРНУТЬ ЭКСПОРТНУЮ НАДБАВКУ, ОТ НЕЕ КОМПАНИЮ ОСВОБОДИЛИ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ США**

«Российские железные дороги» (РЖД) готовы предоставить металлургическим компаниям скидку на дополнительный экспорт алюминия. Это должно частично компенсировать экспортную надбавку – 8%, – которую монополия хочет утвердить на этот груз в 2020 г., сообщил заместитель гендиректора РЖД Алексей Шило (передал «Интерфакс»).

«Может быть, мы с вами прирост объемов зафиксируем? Мы вам могли бы под это дать скидку и поддержать вас», – сказал Шило советнику UC Rusal (единственный экспортер алюминия в России) Евгению Виноградову. Размер скидки он не назвал.

С 2019 г. на железных дорогах действует надбавка для всех экспортных перевозок, кроме нефтяных грузов и алюминия – для поддержки UC Rusal, попавшей в апреле 2018 г. в санкционный список США. В конце января 2019 г. США исключили компанию из списка. А в октябре РЖД обратилась в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) с предложением исключить алюминий из этого льготного списка. Раньше монополия могла сама вводить экспортные надбавки внутри тарифного коридора, установленного ФАС. Но с 2019 г. это может делать только антимонопольная служба.

«Решение будет принято с учетом оценки динамики перевозок и анализа всей совокупности коэффициентов, регулирующих перевозки данных видов грузов», – сказал представитель ФАС «Интерфаксу».

Алюминиевую промышленность освободили от экспортной надбавки в связи с санкциями и госмонополия расценивала это как меру государственной поддержки, сказал начальник тарифного департамента РЖД Владимир Варгунин: «Учитывая, что санкционные меры сошли на нет в отношении компании, мы видим, что в этой ситуации те договоренности, которые были базовыми, мы просто возвращаем».

Компания по-прежнему чувствует отголоски санкций, возразил Виноградов: «В прошлом году рынок отреагировал с опасением на эту ситуацию, цены на алюминий поднялись, кто-то на этом собрал хайп, до нас это долетело только косвенно. Мы потеряли объемы и были в крайних рисках по этой ситуации. Высокомаржинальный алюминий очень чувствителен к таким изменениям, и нам теперь приходится очень сложно, чтобы вернуть этот рынок».

Вводя льготы для UC Rusal, РЖД оговаривала, что будет оценивать ситуацию на рынке и может отменить установленные преференции, говорит Шило: «Но это преференции, это не есть база».

Виноградов возразил, что освобождение UC Rusal от экспортной надбавки учтено в долгосрочной программе развития РЖД до 2025 г. Причем, когда алюминий освобождали от экспортной надбавки, РЖД не обозначила никаких условий, при которых эти исключения могут быть отменены, отметил Виноградов.

Говорить о льготах на перевозку алюминия железнодорожным транспортом в принципе некорректно, считает представитель UC Rusal. По его словам, тарифы на данный вид груза являются одними из наиболее высоких в стране.

В течение нескольких лет РЖД устанавливала повышающий коэффициент на экспорт ряда грузов, включая алюминий. Основанием для этого служил дефицит пропускных способностей, хотя на практике экспортная надбавка применялась и в тех направлениях, где дефицита не было, говорит представитель UC Rusal. Летом 2018 г. монополия лишилась права устанавливать надбавки и теперь может предоставлять только скидки. По словам представителя UC Rusal, когда ФАС устанавливала экспортную надбавку, нефтяные грузы, алюминий и его сплавы освободили от доплат из-за и без того высоких тарифов.

Обсуждение введения повышающего коэффициента представитель UC Rusal называет необоснованным. Финансовый план и инвестиционная программа РЖД на 2020 г. сведены без дополнительных доходов от надбавки на перевозку алюминия, отмечает он.

Введение надбавки будет стоить UC Rusal дополнительно около \$2 на 1 т груза, посчитал директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. В пересчете на экспорт 2018 г. (2,92 млн т) доплата может составить около \$5,8 млн.

С учетом того, что в 2019 г. цены на алюминий снизились на 20% до \$1750 за 1 т, ФАС вряд ли введет экспортную надбавку, даже если РЖД введет скидку на дополнительный экспорт, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Представитель ФАС не ответил на запрос «Ведомостей». Его коллега из РЖД отказался от комментариев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/30/815129-rzhd-gotova>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7061042>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.10.30; В РЖД ОБЪЯСНИЛИ НЕВОЗМОЖНОСТЬ ПРИВАТИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ ФУНКЦИЕЙ МОНОПОЛИИ**

Глава РЖД Олег Белозеров выступил с заявлением, что рыночные показатели не отражают справедливую стоимость госкорпорации. Топ-менеджер считает, что приватизация возможна, в случае снятия с компании социальной функции

**РЖД** (100% принадлежит правительству) в случае приватизации не сможет получить положительный экономический эффект, поскольку цена активов и прибыль не отражают «полную и справедливую» стоимость компании. Об этом сообщил журналистам генеральный директор госмонополии Олег Белозеров, передает корреспондент РБК.

«Важно понять, какая цель стоит при акционировании и продаже акций. Например, это выгодная продажа для получения максимального дохода», - начал свое обоснование глава компании. По его словам, стоимость активов **РЖД** составляет приблизительно 5 трлн руб., прибыль за 2019 год - 27 млрд руб., «ЕВТДА тоже большая». Но такие рыночные параметры не отражают справедливую стоимость госмонополии, поскольку до сих пор не урегулирован вопрос о тарифах.

«Акционер приходит и говорит нам: а вы что так дешево уголь везете на Дальний Восток? Почему занимаете неправильную экономическую позицию? Поднимите, пожалуйста, стоимость перевозки угля и не опускайте ниже себестоимости. Более того, акционер может пойти в суд», - пожаловался Белозеров.

Пока госмонополия в собственности у государства, этот вопрос решается на уровне властей, в том числе поддержка отдельных грузоотправителей, уточнил глава компании.

«**РЖД** выполняет не только транспортную, но и социальную, поддерживающую функцию», - напомнил он. И хотя приватизация может принести компании проблемы, но она возможна при появлении «нормальной» системы прейскуранта с прибыльностью.

«Пока я, честно говоря, боюсь», - заключил Белозеров.

Ранее Минфин предлагал сократить госдолю во всех компаниях, кроме оборонных, минимум до 50%. В некоторых случаях цель - снизить долю до нуля или блокирующего пакета 25% плюс одна акция, писал РБК со ссылкой на отчет «Ренессанс Капитала» по итогам международного инвестиционного форума Московской биржи. О необходимости более амбициозной программы приватизации заявлял 19 октября первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

<https://www.rbc.ru/business/30/10/2019/5db983509a79475fe15400a5>

### **ТАСС; 2019.10.30; РЖД СОЗДАДУТ ЭЛЕКТРОННЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

"Российские железные дороги" создадут электронный прейскурант на перевозку грузов, он позволит подбирать для клиентов индивидуальные тарифные предложения. Об этом в ходе дискуссионной сессии форума "PRO//Движение.1520" сообщил начальник департамента методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок РЖД Владимир Варгунин.

"Мы слышим о том, что вся экономика говорит, что надо развивать перерабатывающую промышленность с высокой добавленной стоимостью и снимать максимально с нее нагрузку. Поэтому мы хотим, чтобы тариф стал простым, понятным, обеспечивал инвестиционное развитие компании, и мы предлагаем создать модель электронного прейскуранта, который нам позволит делать индивидуальный тарифный продукт для каждого клиента", - сказал топ-менеджер.

Варгунин отметил, что внесение изменений в тарифы на перевозку грузов необходимо.

"Тарифы - это вечная дискуссия, но то, что надо менять, это однозначно. Потому что мы слышим ровно следующие послы: те, кто возит дорогие грузы, хотят везти дешевле и этим снижать свою транспортную нагрузку, а те, кто возит сейчас дешевле и получает преференции, заявляют нам за 2025 годом дополнительные объемы, они тоже понимают, что надо развивать инфраструктуру. А источник развития инфраструктуры - это тариф, в том числе и инвестиционный тариф", - заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7060816>

### **ТАСС; 2019.10.30; РЖД МОГУТ ПРОДЛИТЬ СКИДКУ НА ЭКСПОРТНУЮ ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ В ПОРТЫ**

"Российские железные дороги" (РЖД) могут продлить скидку на экспортные перевозки угля в направлении портов Юга и Северо-Запада России, сообщил журналистам заместитель генерального директора компании Алексей Шило.

"Мы в конце ноября проведем оценку, как они (скидки - прим. ТАСС) работают и есть ли необходимость их поддерживать в следующем году, и в течение декабря примем решение. Такой вариант возможен", - сказал он.

Ранее РЖД установили понижающий коэффициент 0,9259 (скидка 7,41%) к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля со станций Кемеровской области в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог. Скидка действует до 31 декабря 2019 года.

В июле 2019 года РЖД ввели аналогичный понижающий коэффициент на перевозки угля в направлении портов Азово-Черноморского бассейна.

РЖД с 2013 года имеют право варьировать стоимость услуг по перевозке грузов в рамках "тарифного коридора", определенного госрегулятором.

<https://tass.ru/ekonomika/7061243>

### **ТАСС; 2019.10.30; РЖД ВЫПОЛНЯЮТ ВСЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЕРЕВОЗКАМ УГЛЯ**

«Российские железные дороги» выполняют все обязательства, которые холдинг имеет перед производителями угля, перевозки осуществляются в полном объеме. Об этом сообщил журналистам генеральный директор компании Олег Белозеров.

«Во-первых, мы не прекращали наших переговоров с угольщиками, и я хочу сделать акцент - все наши обязательства по всем направлениям мы по перевозке выполнили», - сказал он.

Белозеров отметил, что в летний период наблюдалось снижение объемов перевозок, связанное с инфраструктурными ограничениями.

«Мы всех информировали о том, что летом мы будем проводить ремонтную кампанию для того, чтобы осенью наверстать увеличенный объем, и сейчас мы возем ровно в тех объемах, о которых договаривались», - заключил глава РЖД.

Ранее в департаменте угольной промышленности Кузбасса, где добывается большая часть угля в РФ, заявляли о том, что инфраструктурные ограничения, связанные с ремонтными работами, вынуждают снижать добычу.

<https://tass.ru/ekonomika/7062568>

### **ТАСС; 2019.10.30; СКИДКИ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ ПОЗВОЛИЛИ ПРИВЛЕЧЬ 7 МЛН ТОНН ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ С НАЧАЛА ГОДА**

«Российские железные дороги» привлекли с начала 2019 года около 7 млн тонн дополнительных грузов благодаря введению скидок на перевозки, рассказал журналистам генеральный директор холдинга Олег Белозеров.

«Мы через предоставление скидок, а их было порядка сорока, привлекли к себе в этом году порядка 7 млн тонн дополнительных грузов», - сказал глава компании.

По мнению Белозерова, несмотря на потери в доходах, скидки на перевозку, которые холдинг предоставляет грузоотправителям, имеют большое значение.

«По западным направлениям мы ввели скидку под гарантированные объемы. И здесь тоже пошли навстречу. Скидку мы ввели с конца октября, а объем гарантированный считаем с 1 октября для того, чтобы создать дополнительный комфорт в перевозках», - отметил он.

Кроме того, по итогам года благодаря скидкам прирост перевозок в восточном направлении ожидается на уровне 2,5%.

РЖД с 2013 года имеют право варьировать стоимость услуг по перевозке грузов в рамках «тарифного коридора», определенного госрегулятором.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/skidki-rzd-na-perevozku-pozvolili-privlec-7-mln-tonn-dopolnitelnyh-gruzov-s-nacala-goda>

### **ТАСС; 2019.10.30; СНИЖЕНИЕ МИРОВЫХ ЦЕН НА УГОЛЬ И МЕТАЛЛЫ ПРИВЕЛО К ПАДЕНИЮ ОБЪЕМА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РЖД**

«Российские железные дороги» перевезли с начала 2019 года на 34 млн т грузов меньше, чем планировалось, основной причиной стало снижение цен на уголь на западных рынках и на металл на мировых. Об этом сообщил журналистам генеральный директор холдинга Олег Белозеров.

«По нашей оценке, мы потеряли где-то порядка 34 млн т грузов, которые были изначально потенциально заложены», - сказал он, назвав основной причиной сильную волатильность цен на уголь и металлы.

По оперативным данным, опубликованным ранее РЖД, погрузка на сети «Российских железных дорог» за девять месяцев 2019 года сократилась на 0,9%, до 956,5 млн т.

«Например, цена на уголь на западных рынках. В августе было совещание под руководством президента РФ - говорили, что рынок стабильный, должен расти, и ценовая политика должна быть сбалансирована. Но столкнулись с тем, что объем перевозки на запад очень серьезно сократился. Серьезный вызов - стоимость металла. Несколько факторов. Это и антидемпинговое расследование по металлам в Европе, и взаимоотношения между Америкой и Китаем, тоже повлияло именно на объем потребления металла, стоимость первичного сырья тоже менялась, была достаточно волатильна. Этого тоже никто не предполагал. Соответственно, поскольку для нас металл - это груз третьего класса, самый дорогой груз, это была проблема», - отметил глава РЖД.

Белозеров добавил, что на объем перевезенных в 2019 году грузов повлияли и наводнения.

«Прежде всего мы решали вопрос, касающийся людей, и восстановления. Все силы были брошены на это, были разработаны специальные схемы движения, чтобы своевременно

доставить помощь, материалы. В ряде случаев, поскольку размыло автомобильные дороги, железная дорога была единственным видом транспорта. Это тоже повлияло на объемы», - констатировал глава компании.

Кроме того, компания потеряла объемы в перевозках нефтепродуктов из-за смены собственников у нескольких нефтяных заводов и запрета на импорт этого вида грузов со стороны Казахстана.

Ранее заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило рассказал журналистам, что компания ожидает падения погрузки за 2019 год на 0,5%.

Белозеров отметил, что тот объем грузов, который не удалось перевезти в 2019 году, компания планирует восполнить в следующем - изначальный прогноз роста погрузки в 1,6% в этом году РЖД прибавят к целевым показателям следующего года. Рост погрузки обеспечат такие грузы, как зерно, уголь и металлы.

Глава РЖД рассказал, за счет чего компания планирует достигнуть роста. «Самая большая проблема - это восточное направление, но запад и юг у нас свободны. В этом году у нас был хороший урожай зерна. Мы считаем, что зерно поедет. Считаем, что все-таки по углю ситуация сможет немного нивелироваться по стоимости, по металлу изменится ситуация», - заключил Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/7062537>

### **ТАСС; 2019.10.30; ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА РЖД НА 2019 ГОД СОСТАВИТ 690 МЛРД РУБЛЕЙ**

Инвестиционная программа «Российских железных дорог» после корректировок составила 690 млрд рублей, сообщил журналистам генеральный директор холдинга Олег Белозеров.

«В этом году - 690 млрд [рублей]. Изменения связаны, в том числе и с оптимизацией, с уточнением в процессе из-за того, что мы более эффективно работаем. Там разные факторы есть. Уточнения могут быть небольшие, может быть, до конца года по ВСМ цифра уточнится», - сказал он.

Ранее сообщалось, что объем инвестиционной программы РЖД предварительно был определен в сумме 2 трлн 250 млрд рублей на три года. Значительную часть в этой инвестиционной программе составляют проекты, которые выполняются во исполнение поручений президента РФ и правительства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/investicionnaa-programma-rzd-na-2019-g-sostavit-690-mlrd-rub>

### **ТАСС; 2019.10.30; СТМ И «РЖД-ИНВЕСТ» ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ**

Холдинг «Синара-Транспортные Машины» (СТМ) и «РЖД-Инвест» подписали соглашение о сотрудничестве в рамках Международного транспортно-логистического форума «PRO//Движение.1520», сообщила СТМ.

Стороны договорились о сотрудничестве по созданию новых моделей локомотивов как в рамках реализации Долгосрочной программы развития **Российских железных дорог** до 2025 года, так и за ее целевыми ориентирами. Партнеры также намерены взаимодействовать при осуществлении проектов по строительству и обслуживанию инфраструктуры РЖД с учетом применения технических и технологических новшеств. Холдинг СТМ готов выступить интегратором инновационных решений при использовании современного подвижного состава для грузовых перевозок.

«Синергия с «РЖД-Инвест» позволит получить мультипликативный эффект при реализации совместных программ, которые направлены на внедрение инновационных решений для развития транспортного машиностроения в целом и его цифровой

трансформации в частности», - прокомментировал генеральный директор СТМ Виктор Леш.

<https://tass.ru/ekonomika/7061174>

### **РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2019.10.30; «ГАЗПРОМ» ПОПРОСИЛ ИСКЛЮЧЕНИЙ ДЛЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ В АРКТИКЕ**

«Газпром» попросил власти разрешить ему использовать суда под иностранным флагом на шельфе Арктики, если не будет российских аналогов. Запрет на такие суда был введен с начала 2019 года для поддержки российского судостроения

«Газпром» попросил Минэнерго определить случаи, когда в Арктике для проведения определенных технических операций можно использовать суда под иностранными флагами в отсутствие российских аналогов. Об этом говорится в письме, которое 13 сентября зампред правления «Газпрома» Виталий Маркелов направил **замминистра** энергетики Павлу Сорокину. У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердили два федеральных чиновника.

С 1 января 2019 года в России действуют поправки в Кодекс торгового мореплавания (КТМ), запрещающие использовать суда под иностранным флагом для перевозки грузов в Арктике по Северному морскому пути, в том числе нефти, газа и угля, а также вести каботаж. Они были разработаны для поддержки российского судостроения Минпромторгом.

Зампред правления «Газпрома» также предложил определить условия использования иностранных судов, ввезенных по специальной таможенной процедуре для работы на континентальном шельфе за пределами 12-мильной зоны и в территориальных водах России. Совещание по этому вопросу при участии «Газпрома» и ряда профильных ведомств прошло в Минэнерго 16 октября, следует из материалов, приложенных к письму Маркелова.

Источник РБК в Минэнерго подтвердил факт проведения совещания по предложениям «Газпрома». По его словам, конкретных решений на нем не приняли, так как ведомство не уполномочено определять правила судоходства в Арктике. После этого компания обратилась со своей просьбой в **Минтранс**, сказал собеседник РБК.

«**Минтранс** не выступал с инициативой по разрешению «Газпрому» использовать суда под иностранным флагом в Арктике», - сообщил РБК представитель ведомства. Но **Минтранс** подготовил законопроект о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания, которые предполагают, что правительство получит полномочия по определению порядка привлечения судов под иностранным флагом в случае отсутствия таковых под российским, в том числе на виды работ, о которых говорит «Газпром», добавил представитель **Минтранса**. Эти изменения Госдума планирует принять уже в осеннюю сессию.

Представитель «Газпрома» не стал комментировать служебную переписку с ведомством. Представитель Минэнерго отказался от комментариев.

Кто уже получил исключения

У действующего запрета на использование судов под иностранным флагом в Арктике уже есть исключения. 18 марта правительство разрешило 26 танкерам, зафрахтованным крупнейшей частной газовой компанией России - НОВАТЭКом, - перевозить СПГ и газовый конденсат по Севморпути под иностранным флагом до 2044 года, а другим судам, которые зафрахтует компания с этой целью, вывозить СПГ и конденсат из порта Сабетта на Ямале до конца 2021 года.

Предправления НОВАТЭКа Леонид Михельсон высказывался против какого-либо запрета на использование судов под иностранным флагом. «НОВАТЭК отказался участвовать в обсуждении поправок к КТМ. Это просто вредная идея по существу», - говорил он в

интервью «Коммерсанту» в июле 2018 года. По мнению топ-менеджера, нужно принимать отдельный закон о поддержке российского судостроения, а не заниматься введением запретов и исключений из них. «А вот это, что-то исключить, что-то включить... Вы говорите, что предполагается возможность получения исключений? А кто будет принимать это решение? Зачем это нужно?» - сетовал Михельсон.

Глава правительства **Дмитрий Медведев** только 28 октября подписал стратегию развития судостроительной промышленности, в соответствии с которой число строящихся в стране судов и объемы поставки продукции судостроения на экспорт к 2035 году должны вырасти в несколько раз.

НОВАТЭК заказал 15 танкеров-газовозов на российской судовой верфи «Звезда», которая только строится при участии «Роснефти». «Газпром» ранее обещал заказать там же 32 судна для перевозки грузов в Арктике», - говорил глава «Роснефти» Игорь Сечин в 2017 году. Но пока «Газпром» законтрактовал только пять судов обеспечения, говорил РБК высокопоставленный источник на судовой верфи. Без новых заказов на российских верфях «Газпрому» может не хватить судов под отечественным флагом для перевозки нефти и газа по СМП в случае подтверждения запасов на своих арктических проектах, полагает собеседник РБК.

По словам источника РБК в «Газпроме», сейчас компания использует для геологоразведки в Арктике суда исключительно под российским флагом, а из техники - только одну буровую установку, арендованную в Китае. Но, по-видимому, компания хочет подстраховаться в случае форс-мажора - тогда ей могут понадобиться и суда под иностранным флагом, и буровая техника, отмечает источник.

Эксперт WWF по СПГ для Арктической зоны Александр Климентьев сказал РБК, что при принятии изменений в Кодекс торгового мореплавания для перевода арктического флота для газа, нефти и угля под российский флаг не были учтены реальные возможности российского судостроения. «После получения исключения для НОВАТЭКа подобные обращения будут множиться. Передача полномочий по решению вопроса правительству решит эту проблему. Но исключения из правила по ограничению использования судов под иностранным флагом в Арктике целесообразно предоставлять до того, пока верфь «Звезда», производящая российские танкеры, не заработает в полную силу», - полагает аналитик.

Искусственные острова для «Газпрома»

Маркелов в письме в Минэнерго также просит снять ограничения на оборот искусственных островов, расположенных на шельфе, разрешить перемещать грузы между ними и представить возможность ввозить на материк отходы, образованные на них. Такие сооружения, по словам источника РБК в «Газпроме», компания планирует использовать для удешевления бурения, в частности на Крузенштерновском месторождении на Ямале с запасами около 1 трлн куб. м газа. Промышленная добыча на нем должна начаться не ранее 2027 года и «на полке» составить 33 млрд куб. м в год.

<https://www.rbc.ru/business/30/10/2019/5db82aee9a7947de9ddce3b8>

### **ПРАЙМ; 2019.10.30; ЯСНОСТИ ПО СРОКАМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕТ - МИД РФ**

Ясности относительно того, когда может быть восстановлено авиасообщение между Россией и Грузией пока нет, сказал замглавы МИД РФ Андрей Руденко.

«Пока ясности нет», - сказал Руденко журналистам.

Грузино-российские отношения обострились после того, как в Тбилиси опротестовали визит российских депутатов, которые принимали участие в международной конференции православия. Столицу Грузии в июне захлестнули акции протеста. На этом фоне президент РФ **Владимир Путин** подписал указ, запретивший российским авиакомпаниям

воздушные перевозки граждан из России в Грузию с 8 июля и рекомендовавший туроператорам и агентам не продавать путевки в эту страну.

**Минтранс РФ** сообщил, что рассмотрит вопрос о компенсациях авиаперевозчикам за прекращение полетов. В начале сентября вице-премьер **Максим Акимов** говорил, что **Минтранс** пока не представил в правительство соответствующих предложений.

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.10.31; UTAIR ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ 20% САМОЛЕТОВ; К КОНЦУ ГОДА АВИАКОМПАНИЯ ВЫВЕДЕТ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ 12 ВОЗРАСТНЫХ BOEING 737-500**

«В прошлом году мы вывели из эксплуатации пять самолетов Boeing 737-500, в этом году выведем еще семь – это возрастные лайнеры, у них небольшая вместимость, они потребляют много топлива», – рассказал вице-президент «Utair – пассажирские авиалинии» Дмитрий Белоконь в кулуарах авиационного форума «Крылья будущего».

Всего у компании 66 самолетов. Основа парка – 32 B737-500. Эти лайнеры в собственности Utair, но они же являются самыми возрастными судами авиакомпании, им около 25 лет. Также у Utair в лизинге 19 судов Boeing других моделей и 15 турбовинтовых региональных ATR 72.

Таким образом, Utair выводит из эксплуатации 12 старых Boeing 737-500, а еще 20 продолжают полеты. В следующем году будут выведены еще 5–6 Boeing 737-500, добавил Белоконь. Все 32 лайнера Utair планирует продать, рассказывал «Ведомостям» президент авиакомпании Павел Пермяков. Ранее сотрудники двух авиакомпаний говорили, что старый флот – серьезная проблема Utair.

При этом Utair уже год ведет переговоры с 11 банками о реструктуризации трех кредитов на 56,5 млрд руб. Авиакомпания дважды не выплатила около 3 млрд руб. процентов по двум кредитам.

Стратегия предполагает замену возрастных самолетов более современными и эффективными, сказал Белоконь. Завершить обновление парка компания планирует до 2025 г., рассказывал Пермяков «Ведомостям» в августе 2018 г. Все новые самолеты будут братья в операционный лизинг. «Финансовый лизинг – это, по сути, кредитование банком покупки самолета», – говорил Пермяков. Он предполагает принятие авиакомпанией на себя долгосрочных рисков возможного падения рынка, но у компании сейчас осторожная модель развития, отмечал топ-менеджер компании.

В этом году Utair рассчитывала получить шесть новейших Boeing 737 Max, но полеты всех лайнеров этой модели остановлены из-за двух авиакатастроф. Поэтому в этом году Utair получила только один Boeing 737 NG, а в следующем планирует взять в лизинг еще два – ведь сроки возврата к полетам Max неизвестны, продолжает Белоконь.

Utair – четвертый игрок на российском рынке после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В январе – сентябре компания перевезла 6 млн человек. Несмотря на сокращение флота, трафик не сокращается, указывает Белоконь. За девять месяцев он вырос примерно на 5%. Это происходит за счет роста занятости кресел и частоты полетов лайнеров, говорит он.

Топ-менеджеры четырех крупных авиакомпаний рассказывали «Ведомостям», что флот российских перевозчиков избыточен, это давит на цены и загоняет отрасль в убытки. «Аэрофлот» в этом году впервые за 12 лет сократит флот – с 253 до 251 лайнера. Причина в том, что в предыдущие годы он не заказал среднемагистральные суда, самолеты из парка продолжили планово выбывать. Другие лидеры парк увеличили: S7 на 8 лайнеров до 100 шт., «Уральские авиалинии» на 2 до 49, лоукостер «Победа» («дочка» «Аэрофлота») – на 6 до 30.

«Самолеты 25-летнего возраста требуют большого объема работ по техническому обслуживанию, на них к тому же долго доставать запчасти, поэтому обновление парка логично», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Правда, обновлять среднемагистральный парк Boeing тяжело: Мах не летают, а Boeing 737 NG уже не производятся, спрос на них высок и найти их на рынке тяжело, сказал Рыбак.  
<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/10/30/815100-utair>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.10.31; SSJ 100 ПОДОБРАЛИ КЛЮЧЕВОГО ГОСЗАКАЗЧИКА; ВЭБ.РФ ЗАЙМЕТСЯ ЗАКУПКОЙ 100 САМОЛЕТОВ ДЛЯ «АЭРОФЛОТА»**

Правительство определилось со способом выкупа 100 новых самолетов Superjet (SSJ 100) у их производителя «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) для «Аэрофлота». Суда возьмет ВЭБ.РФ за \$3,8 млрд в течение шести лет, после чего передаст их в лизинг перевозчику на 12 лет. Источники финансирования покупки еще не определены, однако ВЭБ.РФ в любом случае рассчитывает на господдержку. Между тем «Аэрофлот» не торопится брать в лизинг даже запланированные на этот год десять машин — совет директоров компании пока одобрил сделку только на половину этой партии.

ВЭБ.РФ организует сделку по приобретению 100 новых самолетов SSJ 100 у ГСС для передачи их в лизинг «Аэрофлоту», заявил 30 октября премьер и глава набсовета госкорпорации **Дмитрий Медведев**. Для приобретения самолетов ВЭБ.РФ понадобится \$3,8 млрд, машины будут поставляться «Аэрофлоту» до 2026 года, срок лизинга составит 12 лет. Исходя из этой суммы, один самолет обойдется в 2,47 млрд руб.

Собеседники “Ъ” в отрасли говорят, что один самолет SSJ 100 обходится сегодня примерно в 2 млрд руб.

Председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов после заседания наблюдательного совета добавил, что госкорпорация представила правительству несколько вариантов финансирования, которые до конца года будут дорабатываться на площадке Минфина. «Сделка сложная, требует и капитала для ВЭБа, и ликвидности», — подчеркнул он. «Мы сегодня представили различные варианты финансирования, это включает определенные гарантии со стороны правительства либо задействование других механизмов», — отметил господин Шувалов (цитата по «Интерфаксу»).

Исходя из слов Игоря Шувалова, ВЭБ.РФ потребуется господдержка для реализации сделки по SSJ 100. Госкорпорация уже собирается привлекать средств ФНБ для финансирования приоритетных проектов — строительства завода по переработке газа в Усть-Луге и газозовов на верфи «Звезда». По словам собеседников “Ъ”, в случае с SSJ 100 возможна и прямая бюджетная поддержка. В «Аэрофлоте», ВЭБ.РФ и ГСС не предоставили дополнительных комментариев.

Сегодня в парке «Аэрофлота» 49 самолетов SSJ 100 (один сгорел после катастрофы в Шереметьево в мае). О лизинге еще 100 машин объявлено в сентябре прошлого года. Летом 2019 года представители «Аэрофлота» говорили, что заключат контракт на десять первых машин серии до конца года. Однако на данный момент совет директоров авиакомпании одобрил финансовую аренду только пяти судов, для чего объявил конкурс по выбору лизинговой компании, итоги которого не подведены. Во время поставок первых 50 самолетов совет директоров авиакомпании одобрял получение российских машин в лизинг в несколько этапов.

В прошлом году **Аэрофлот** перевез 35,8 млн человек. С учетом авиакомпаний «Россия», «Победа» и «Аврора», входящих в группу, объем перевозок составил 55,7 млн человек. Стратегия развития перевозчика предполагает перевозку группой 90–100 млн человек в 2023 году, то есть удвоение пассажиропотока за пять лет.

Гендиректор FriendlyAviaSupport Александр Ланецкий считает, что часть новых самолетов SSJ 100 может быть использована в рамках региональных хабов авиакомпании в Новосибирске, Екатеринбурге, Сочи и международном хабе в Красноярске, которые «Аэрофлот» планирует открыть к 2023 году. «Мобильность жителей России до сих пор сильно отстает от мобильности жителей США и Западной Европы», — говорит эксперт.

По его словам, региональные SSJ 100 могут быть использованы как на новых маршрутах авиакомпании внутри России, так и на коротких международных маршрутах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4142753>

### **ТАСС; 2019.10.30; ЯПОНСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ТУРОПЕРАТОРОВ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С БУРЯТИЕЙ**

Японская ассоциация туроператоров JATA намерена запустить программу чартерного авиасообщения с Республикой Бурятия. Об этом сообщается на сайте Ростуризма по итогам крупнейшей туристической выставки в Азиатско-Тихоокеанском регионе JATA Tourism Expo 2019.

"Вице-президент JATA мистер Дзюнго Кикума подвел итоги совместного пилотного проекта на Дальнем Востоке. Первые поездки в островной регион состоялись этим летом, а их организаторами выступили компания JATA, Агентство по туризму Японии при поддержке Ростуризма и Агентства по туризму Сахалинской области. Следующим летом компания JATA намерена включить в пилотную программу Республику Бурятия и Приморский край", - говорится в сообщении.

Коммерческий директор аэропорта Байкал Дмитрий Гармаев сообщил ТАСС, что аэропорт Улан-Удэ готова работать с японскими партнерами. "У нашего аэропорта есть опыт работы в течение трех лет по приему чартерных рейсов из городов Фукусима и Нагоя совместно с авиакомпанией "Ангара" и туркомпанией "Метрополь-экспресс", у нас были программы по 15 чартеров. В этом году, к сожалению, такой программы нет, но мы готовы работать с партнерами, вся инфраструктура аэропорта готова для приема чартерных рейсов, в том числе из Японии", - сказал Гармаев.

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Одним из его преимуществ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

В 2018 году в аэропорту Байкал построена новая взлетно-посадочная полоса, способная принимать такие типы самолетов, как Boeing 767-300. В 2017 году аэропорту присвоен статус открытого неба пятой степени свободы воздуха, это позволяет воздушной гавани принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов. В России такой статус имеют аэропорты Владивостока, Сочи и Калининграда.

<https://tass.ru/ekonomika/7061037>

### **LENTA.RU; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖИТ ДЕРЖАТЬСЯ ТРЕНДА НА ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ**

«Аэрофлот» в течение нескольких лет занимает четвертое место по цифровизации среди лидеров отрасли. Об этом на форуме «Крылья будущего» заявил заместитель генерального директора авиакомпании Кирилл Богданов.

По его словам, ключевой тренд цифровой трансформации бизнеса «Аэрофлота» - перевод своих услуг в онлайн. Для этого авиакомпания наращивает долю онлайн сервисов, что уже дает свои результаты. Например, если в 2017 году сайт компании посещали 117 миллионов человек в год, то по итогам 2019 года ожидается количество посетителей на уровне 134 миллионов человек. Доля онлайн-регистраций на рейсы «Аэрофлота» за последние два года также выросла с 49,2 процента до прогнозируемых по итогам года 54,8 процента.

По словам Богданова, доля онлайн продаж увеличивается вместе с расширением выбора тех услуг «Аэрофлота», за которые можно заплатить через интернет: предварительный выбор места в салоне, повышение в классе обслуживания за мили или за деньги, заказ трансфера, выбор платного меню. Соответственно, выручка от онлайн продаж также

подрастает серьезными темпами: если в 2015 году поступления от онлайн продаж составили 91 миллиард рублей, то в 2018 году этот показатель достиг 195 миллиардов рублей. По итогам 2019 года ожидается, что на долю онлайн продаж в общем объеме придется 37,7 процента.

Богданов также отметил, что «Аэрофлот» уделяет внимание автоматизации процессов в аэропорту. В частности, в 38 аэропортах вылета авиакомпании, в том числе в Шереметьево, уже доступен электронный посадочный талон. Также к важной составляющей цифровой трансформации «Аэрофлота» Богданов отнес оснащение самолетов доступом в интернет. Сейчас интернетом оснащен весь дальнемагистральный флот компании: 41 самолет - A330 и Boeing 777.

«Аэрофлот», по словам Богданова, также понимает важность мобильных устройств для летного персонала: по всей маршрутной сети внедряется модуль «электронный кейтеринг». А уже сейчас бортпроводники видят на специальных планшетах всю информацию о рейсе: загрузка, компоновка воздушного судна, данные о пассажирах и их статус в программе лояльности, заказанное спецпитание и документацию.

[https://lenta.ru/news/2019/10/30/aeroflot\\_digital/](https://lenta.ru/news/2019/10/30/aeroflot_digital/)

### **ТАСС; 2019.10.30; «АЭРОФЛОТ» ЗАИНТЕРЕСОВАН В ИСПОЛЬЗОВАНИИ РОССИЙСКИМИ АЭРОПОРТАМИ БИОМЕТРИЧЕСКИХ ДАННЫХ**

«Аэрофлот» заинтересован в использовании биометрических данных клиентов российскими аэропортами, чтобы применять их при регистрации пассажиров. Об этом сообщил в рамках форума «Крылья будущего» заместитель гендиректора «Аэрофлота» по ИТ Кирилл Богданов.

Также, по его словам, компания рекомендует российским аэропортам обращаться за получением биометрии к Сбербанку или «Ростелекому», который уполномочен государством осуществлять сбор такой информации.

«Есть две тенденции, первая - это биометрию собирать в банке, в данном случае самый большой сборщик биометрии - это Сбербанк, он заинтересован в продаже доступа к тем биометрическим данным, которые они собрали со своих клиентов», - отметил Богданов, говоря о том, какая компания может стать оператором информационной системы персональных данных для запуска прохода служб контроля в аэропорту по биометрическим данным.

«А второе - это государство в лице «Ростелекома». На мой взгляд, правильнее иметь взаимоотношения с государством», - сказал Богданов.

По его словам, с Шереметьево обсуждался вопрос об использовании биометрических данных, которые собирает «Ростелеком».

В новость были внесены изменения (20:37 мск) - уточнена цитата, добавлены подробности.

<https://tass.ru/ekonomika/7063264>

### **ТАСС; 2019.10.30; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВРЕМЕННОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ САРАНСКА НАЧНЕТСЯ В 2020 Г.**

Реконструкция построенного к чемпионату мира по футболу временного международного терминала в аэропорту Саранска под постоянный пограничный пункт пропуска начнется во второй половине 2020 года. Об этом в среду сообщил ТАСС глава Мордовии Владимир Волков.

К чемпионату мира по футболу 2018 года в саранском аэропорту был установлен временный международный терминал, однако его невозможно использовать по технологическим причинам, в настоящее время международные рейсы из Саранска не

выполняются. 21 февраля 2019 года правительство России распорядилось установить постоянный грузопассажирский пограничный **пункт пропуска**, рассматривался вариант строительства нового здания, однако, по словам гендиректора компании «Авиалинии Мордовии» (оператор аэропорта Саранска) Александра Кистайкина, принято решение реконструировать временный терминал.

«После реконструкции временный терминал вполне может служить постоянным пунктом пропуска. Все вопросы решены, началась разработка проекта **пункта пропуска**. Затраты будут минимальными, потому что нам не нужно будет строить новое здание. Реконструкция терминала начнется в третьем-четвертом квартале 2020 года», - сказал Волков.

Он напомнил, что принято решение о приватизации принадлежащего правительству акционерного общества «Авиалинии Мордовии» (оператор аэропорта Саранска), 8 октября 100% акций были выставлены на продажу, начальная цена лота - почти 145,5 млн рублей. По словам Кистайкина, приватизация даст толчок развитию предприятия и ускорит решение вопроса с устройством постоянного пограничного **пункта пропуска**.

Аэропорт Саранска - единственный аэропорт Мордовии, имеющий статус международного. В 2017 году аэропорт был закрыт на реконструкцию, к чемпионату мира по футболу 2018 года там был возведен новый терминал площадью около 7 тыс. кв. метров, реконструирована взлетно-посадочная полоса, расширены перроны и места стоянок воздушного транспорта. В настоящее время из него можно улететь в Москву, Санкт-Петербург, Минеральные Воды и Екатеринбург, рейсы выполняют **авиакомпании «Аэрофлот»**, S7 Airlines и «Руслайн».

<https://tass.ru/obschestvo/7063616>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.10.30; ИРАЭРО ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПО НАЛОГАМ НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С РОСАВИАЦИИ 79 МЛН РУБ. ЗА СУБСИДИРОВАННЫЕ РЕЙСЫ**

Арбитражный суд Москвы отказал авиакомпании «ИрАэро» в иске к Росавиации о взыскании 78,8 млн рублей в качестве задолженности за выполненные субсидированные авиарейсы, сообщается в решении суда.

В иске, поданном в июле 2019 года, перевозчик указывал, что ему не была перечислена полагавшаяся субсидия за рейсы, выполненные в апреле и мае 2019 года.

В суде Росавиация заявила, что у авиакомпании на момент заключения договора о предоставлении субсидии имелась задолженность по налогам, сборам, страховым взносам, что, согласно постановлению правительства РФ, является препятствием для получения средств.

«Доказательства обратного отсутствуют в материалах дела, и истцом не представлены. Таким образом, основания для удовлетворения исковых требований отсутствуют», - говорится в решении суда.

В настоящее время Арбитражный суд Москвы рассматривает еще три иска «ИрАэро» к Росавиации. Иск на 7,7 млн рублей суд рассмотрит 13 ноября, на 38,95 млн рублей - 29 ноября. Кроме этого, 29 октября суд должен был рассмотреть иск «ИрАэро» о взыскании с Росавиации 5 млн рублей, однако информация об итогах рассмотрения в картотеке пока не опубликована.

Ранее сообщалось, что суд постановил взыскать в пользу «ИрАэро» 50,736 млн рублей и 1,933 млн рублей непредоставленных субсидий за выполненные рейсы по России в феврале и марте 2019 года. Но Росавиация оспорила эти решения в Девятом арбитражном апелляционном суде. Рассмотрение дел назначено на 27 ноября (по делу о взыскании 1,933 млн рублей) и 9 декабря (50,736 млн рублей)

Ранее также сообщалось, что право на субсидии «ИрАэро» получила в конце 2018 года.

### **ПРАЙМ; 2019.10.30; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ С РОСАВИАЦИИ 46 МЛН РУБ В ПОЛЬЗУ АЭРОПОРТА «ШЕРЕМЕТЬЕВО»**

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения решение нижестоящего суда, который по иску АО «Международный аэропорт «Шереметьево» взыскал около 46 миллионов рублей с Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации).

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, апелляционная инстанция в среду отклонила жалобу Росавиации на принятое в июле решение арбитражного суда Москвы, после чего оно вступило в законную силу. В этом иске аэропорт потребовал оплатить услуги, оказанные им авиаотрядам ФСБ России в 2015 году. Как пояснил его представитель, ведомство отказалось выплатить аэропорту субсидию, предусмотренную на эти нужды в бюджете.

Представитель Росавиации иск не признал, заявив в первой инстанции, что в выплате субсидии было отказано, поскольку истец не представил надлежащим образом оформленные документы, подтверждающие объем указанных услуг. В частности, в комплекте не оказалось документов, устанавливающих тариф услуги по досмотру.

Представитель Минфина, третьего лица в процессе, поддержал ответчика. По его словам, субсидия будет выплачена после представления всей необходимой документации. Представитель второго ответчика - **министерства транспорта России** - заявил в суде, что **Минтранс** не имеет отношения к выплате данной субсидии, расчеты производит агентство.

Суд первой инстанции требования к Росавиации удовлетворил в полном объеме, а требования к **Минтрансу** - полностью отклонил. Суд счел доказанными как факт оказания аэропортовых услуг на заявленную в иске сумму, так и обязанность Росавиации по выплате субсидии.

Маршрутная сеть «Шереметьево» составляет свыше 220 направлений. По итогам 2018 года аэропорт «Шереметьево» обслужил 45,836 миллиона пассажиров, что на 14,3% превысило итоги 2017 года.

[Вернуться в оглавление](#)