



## Ежедневный мониторинг СМИ

5 НОЯБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ГЛАВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВ СТРАН ШОС ПРИНЯЛИ НОВУЮ ПРОГРАММУ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДО 2035 ГОДА .....	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.05; НА ПЕРЕЕЗДАХ НАВОДЯТ РЕЗКОСТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИТ ПРАВИЛА УСТАНОВКИ КАМЕР НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ .....	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.10.05; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ ОБ УСТАНОВКЕ ВИДЕОКАМЕР В САМОЛЕТАХ; ОНО ОБОЙДЕТСЯ РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ В СОТНИ МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2019.11.05; ГОСЗАКУПКИ ВЫРОСЛИ НА ДЕНЬГАХ НАЦПРОЕКТОВ; МОНИТОРИНГ СТАТИСТИКА .....	7
RNS; 2019.01.11; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИЛ ОПЕРАТОРА ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В КРЫМ .....	8
ТАСС; 2019.11.01; ЖИТЕЛИ КРЫМА С НЕТЕРПЕНИЕМ ЖДУТ НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ .....	8
ТАСС; 2019.11.01; СЕНАТОР АЛТАБАЕВА СЧИТАЕТ, ЧТО НОВЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК НЕ ПОНЕСЕТ ПОТЕРЬ В КРЫМУ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ.....	9
ПРАЙМ; 2019.01.11; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ СВОЙ ПРИКАЗ О ПЕРЕВОДЕ ВАГОНОВ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ С 2021 ГОДА .....	9
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ВОПРОС О ПЕРЕХОДЕ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ОТЛОЖЕН КАК МИНИМУМ ДО ИСПЫТАНИЯ ВАГОНОВ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБИЛО ИДЕЮ НАДЕЛЕНИЯ МИНТРАНСА ПРАВОМ МЕНЯТЬ СТАТУС Ж/Д ПУТЕЙ.....	12
ТАСС; 2019.01.11; МАКСИМ АКИМОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД С ИНОСТРАННЫМИ НОМЕРАМИ.....	12
ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2019.01.11; СКОРОСТЬ НА МИЛЛИАРДЫ .....	13
ТАСС; 2019.01.11; МЕДВЕДЕВ ОДОБИЛ НОВЫЙ ПРОЕКТ ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ».....	15
ТАСС; 2019.01.11; НОВЫЕ ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ» И ЧАСТНАЯ «МЕРИДИАН» НЕ БУДУТ КОНКУРЕНТАМИ - АКИМОВ .....	15
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.01.11; М.АКИМОВ: ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ БУДУЩЕЙ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ БУДЕТ ДОСТУПНА УСТОЙЧИВАЯ МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ.....	15
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.01.11; ПОДРЯДЧИКИ БУДУТ ОБЯЗАНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИ РАБОТАХ НА ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; АВТОТРАССА МОСКВА-КАЗАНЬ БУДЕТ ГОТОВА ТОЛЬКО К 2027 Г В СВЯЗИ С НЕОБХОДИМОСТЬЮ РЕМОНТА М-7 - АКИМОВ	16
ТАСС; 2019.01.11; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ» В ОБХОД ТОЛЬЯТТИ СОСТАВИТ 730 МЛРД РУБЛЕЙ .....	17
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; АВТОДОР ЗАЛОЖИЛ ЦЕНУ ПРОЕЗДА ГРУЗОВИКА ПО НОВОЙ ТРАССЕ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ НА УРОВНЕ 6 ТЫС. РУБ.....	17

---

ТАСС; 2019.01.11; «АВТОДОР» МОЖЕТ ВНЕДРИТЬ БЕЗБАРЬЕРНУЮ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА НА НОВОЙ ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ .....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; РОССИЙСКАЯ ТРАССА ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ПОЛУЧИТ НОМЕР М-12 И ОСОБОЕ НАЗВАНИЕ .....	18
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.11.05; МОСКВА СОЕДИНИТСЯ С КАЗАНЬЮ ДВАЖДЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТРЕМОНТИРУЕТ ТРАССУ М7 И ПОСТРОИТ ПЛАТНУЮ ДОРОГУ .....	18
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.02; ЦЕННЫЕ УКАЗАНИЯ; К 2027 ГОДУ ДО КАЗАНИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ АВТОТРАССУ М12, РАСШИРИВ СТАРЫЕ М7 И М5 .....	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; ПОТРЕБНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ .....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ» ПЕРЕХОД .....	24
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; МАСШТАБЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ .....	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.01.11; СТУДОТРЯДАМ – 60! .....	31
ТАСС; 2019.11.04; МВД РФ ПРОРАБОТАЕТ ВОПРОС НЕОБХОДИМОСТИ ВВЕДЕНИЯ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДО 20 КМ/Ч .....	32
ТАСС; 2019.01.11; В КУРСКЕ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ПЕРЕЙДУТ НА НОВУЮ СИСТЕМУ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ .....	32
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.11.05; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОДВЕЗУТ ДЕНЕГ НА «СУХОДОЛЬ»; ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ПОРТА ПОДОРОЖАЛ НА 20% .....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; РЕЖИМ ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЫ С 2020 Г. БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ В АВТОМОБИЛЬНОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА «ЗАБАЙКАЛЬСК» .....	34
ПРАЙМ; 2019.01.11; ТРАНЗИТНЫЙ ГРУЗ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ВПЕРВЫЕ ПРОШЕЛ ПО НОВОМУ МАРШРУТУ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК .....	35
ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ИЩЕНКО, КСЕНИЯ ВИРЧЕНКО; 2019.11.05; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОГРАНИЧИТЬ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА ТАКСИ; СЕРВИСЫ В ОТВЕТ ГРОЗЯТ ПОВЫШЕНИЕМ ЦЕН И ВОЗВРАЩЕНИЕМ ЧЕРНОГО РЫНКА .....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.11.04; КАРЬЕРА НА КОЛЕСИКАХ; ИЗМЕНИТ ЛИ САМОКАТ ОБРАЗ ЖИЗНИ ЧИНОВНИКОВ .....	36
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.05; ОДИН ИЗ САМЫХ ДЛИННЫХ АВТОТОННЕЛЕЙ В РОССИИ ЗАКРЫЛСЯ НА РЕМОНТ .....	40
RNS; 2019.11.03; В РОССИИ ВЫБРАЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТАКСИ .....	40
RNS; 2019.11.02; 8 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ПРОЕХАЛИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С ДАТЫ ОТКРЫТИЯ .....	40
GAZETA.RU; 2019.01.11; НОВЫЕ ПРАВИЛА: МИНТРАНС ДАЕТ ДОРОЖКУ САМОКАТАМ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ ПДД РАДИ ГИРОСКУТЕРОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ .....	41
SPUTNIK RIA; 2019.01.11; С ВЕТЕРКОМ ПО ТРОТУАРУ? НА ГИРОСКУТЕРЫ ХОТЯТ РАСПРОСТРАНИТЬ ПДД .....	42
РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ИДЕЯ ПРАВИЛ НУЖДАЕТСЯ В ДОРАБОТКЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ .....	44
РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД «ЗАГОНЯТ» САМОКАТЫ НА ТРОТУАРЫ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ .....	44
РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ОТПРАВЛЯТЬ ГИРОСКУТЕРЫ НА ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ ОПАСНО, СЧИТАЕТ ЮРИСТ .....	45

---

---

РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ПРАВИЛА МИНТРАНСА УРЕГУЛИРУЮТ СИТУАЦИЮ С ГИРОСКУТЕРАМИ, ЗАЯВИЛ ЭКСПЕРТ .....	45
RNS; 2019.01.11; В МИНСВЯЗИ РАЗЪЯСНИЛИ ПРОЦЕДУРУ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ЧЕРЕЗ ПРИЛОЖЕНИЕ.....	46
ИЗВЕСТИЯ; 2019.01.11; БЕЛОЗЕРОВ РАССКАЗАЛ ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В РАБОТЕ РЖД.....	46
ИНТЕРФАКС; 2019.11.01; ФПК ОТКРЫЛА В КАССАХ ПРОДАЖУ Ж/Д БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ЕВРОПЕЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ.....	47
ТАСС; 2019.01.11; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА В РЕЖИМЕ «ВИРТУАЛЬНОЙ СЦЕПКИ» ОТПРАВИЛИСЬ ИЗ ХАБАРОВСКА В НАХОДКУ .....	47
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.02; ПОД ГАЗОВОЗОМ ТРОНУЛСЯ ЛЕД; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ ПЕРВОГО СУДНА ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2» .....	48
ПРАЙМ; 2019.01.11; «СОВКОМФЛОТ» И ВЭБ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПИЛОТНОГО ГАЗОВОЗА ДЛЯ «НОВАТЭКА».....	49
ТАСС; 2019.01.11; АСТРАХАНСКИЙ СУДОЗАВОД СПУСТИЛ НА ВОДУ ПЕРВОЕ РЕЧНОЕ КРУИЗНОЕ СУДНО СЕРИИ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО» .....	50
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; НА ПОРОГЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ.....	50
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.11.01; НЕБО КАЗАХСТАНА ПРИОТКРЫЛОСЬ; СТРАНА ВВОДИТ ПЯТУЮ СВОБОДУ ВОЗДУХА ДЛЯ НЕЗАНЯТЫХ МАРШРУТОВ.....	55
ТАСС; 2019.11.03; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕЙС В ОМСК ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ .....	56
РИА НОВОСТИ; 2019.11.02; ДО 90% АВИАИНЦИДЕНТОВ В РОССИИ СВЯЗАНЫ С ПОПАДАНИЕМ ПТИЦ, ЗАЯВИЛИ В «ЯМАЛЕ».....	56
ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА CR929 БУДЕТ СОЗДАН В РФ С ФИЛИАЛОМ В КИТАЕ - МАНТУРОВ .....	57
ТАСС; 2019.01.11; ПРЯМОЕ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫТО МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МАГАДАНОМ.....	58
ТАСС; 2019.01.11; АЭРОПОРТ АНАПА В ДЕКАБРЕ ОТКРОЕТ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ДУБАЙ .....	58
ТАСС; 2019.01.11; АВИАСООБЩЕНИЕ С КАРЕЛИЕЙ ВОЗОБНОВЛЕНО ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ВПП АЭРОПОРТА ПЕТРОЗАВОДСКА .....	59
ТАСС; 2019.01.11; КИТАЙСКИЙ ГОРОД САНЬЯ ОТКРЫЛ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ТОМСКОМ.....	59

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; ГЛАВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВ СТРАН ШОС ПРИНЯЛИ НОВУЮ ПРОГРАММУ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ДО 2035 ГОДА**

Главы правительств государств - членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) приняли новую программу многостороннего торгово-экономического сотрудничества до 2035 года.

Соответствующий документ был подписан в субботу в столице Узбекистана Ташкенте по итогам заседания совета глав правительств государств-членов ШОС. С российской стороны документ подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

Предыдущая версия программы действовала в 2003-2020 годах. В материалах к подписанию отмечается, что новая программа сделает акцент на цифровизацию и высокие технологии. Программа определяет первоочередные задачи в области торговли и инвестиций, банковского и финансового сотрудничества, транспорта и логистики, промышленности, сельского хозяйства, энергетики, таможни, туризма, экологии и ряда других.

Главы правительств также утвердили концепцию взаимодействия железнодорожных администраций (железных дорог) государств - членов ШОС. Рамочный документ будет создавать основу для сотрудничества в сфере железнодорожных перевозок.

Главы правительств также приняли решение о подготовке концепции сотрудничества по развитию удаленных и сельских территорий в цифровую эпоху. Разработка концепции является инициативой России, речь идет о взаимодействии не только удаленных и сельских территорий, но и приграничных районов. Планируется представить концепцию на рассмотрение совета глав государств-членов ШОС, который запланирован на 22-23 июля 2020 года в Санкт-Петербурге.

Кроме того, подписана программа развития экологического благополучия городов ШОС (документ является инициативой России), а также документ о сотрудничестве в области торговли услугами.

Главы правительств также поручили подготовить рамочное соглашение о формировании системы интегрированного управления транспортными перевозками.

В рамках совета также был подписан меморандум между таможенными службами государств-членов ШОС о взаимной интеграции национальных транзитных систем, а также меморандум о взаимопонимании между секретариатом ШОС и продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН (ФАО).

По итогам совета главы правительств приняли совместное коммюнике.

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.05; НА ПЕРЕЕЗДАХ НАВОДЯТ РЕЗКОСТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИТ ПРАВИЛА УСТАНОВКИ КАМЕР НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ**

Штрафовать за нарушения при проезде железнодорожных переездов и сокращать аварийность на них планируется с помощью камер, правила установки которых опишут в постановлении правительства. Комплексы будут устанавливать по согласованию с МВД и только в местах, где происходят ДТП с пострадавшими. Затраты на установку камер на всех железнодорожных переездах могут достигать 31 млрд руб., посчитали в Минэкономки. В свою очередь, в РЖД разрабатывают системы, которые могли бы

заранее сообщать машинисту о помехе в виде автомобиля на путях, чтобы локомотив успел затормозить.

**Минтранс** опубликовал на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект правил оборудования железнодорожных переездов камерами. Новая редакция закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности», принятая в прошлом году, сделала автоматический контроль переездов обязательным, конкретные правила теперь закрепят в постановлении правительства. В России действует 10,5 тыс. переездов, из них камерами оборудовано чуть более 200. Зафиксированные с их помощью нарушения обходятся водителям в 1 тыс. руб. (законопроект об увеличении санкции до 5 тыс. руб. принят Госдумой в первом чтении).

Комплексы фотовидеофиксации устанавливаются для снижения числа столкновений автомобилей с поездом. Основанием для установки камеры будут сведения об аварийности: в течение трех лет на переезде должно произойти не менее двух ДТП, в результате которых погиб один или ранено пять человек. Использовать можно только проверенные камеры, внесенные в государственный реестр средств измерений. Владелец железнодорожной инфраструктуры (как правило, это ОАО РЖД) направляет в МВД перечень переездов, которые планируется оборудовать камерами: полиция должна выдать разрешение на эти работы. Постановление также допускает установку камер на «основании гражданско-правовых договоров» между владельцем инфраструктуры и частными компаниями. Такая практика уже применяется регионами для контроля дорожного движения: местные власти заключают концессионные соглашения с операторами, те ставят комплексы за свой счет, возвращая инвестиции за счет оплаченных штрафов.

Первая редакция правил была подготовлена еще в феврале 2019 года, с тех пор было несколько версий документа. В апреле Минэкономики провело экспертизу документа и ознакомилось с позицией участников рынка, в том числе ОАО РЖД, «Железных дорог Якутии» и ассоциации «Промжелдортранс». Документ в итоге получил отрицательный отзыв. Стоимость оборудования всех переездов камерами (без учета доставки и установки) может достигать 31 млрд руб., посчитали в ведомстве. В первой редакции постановления говорилось, что расходы на содержание камер должны нести регионы — ежегодно им требовалось бы на эти цели 2 млрд руб. После замечания Минэкономики эту норму убрали. Ведомство также считает, что камеры в первую очередь нужно ставить на переездах, где нет дежурного (96% всех ДТП происходят именно в таких местах).

Даже если все переезды оборудовать камерами, это не исключит случаев, когда водители в нарушение запрета пересекают железнодорожные пути, подчеркивает юрист, эксперт по безопасности дорожного движения Катерина Соловьева. «Нужно создавать условия, при которых железнодорожный и автомобильный транспорт физически не пересекаются,— говорит она.— Например, оборудовать переезды подъемными барьерами и шлагбаумами, строить путепроводы. Комплексы фиксации — это лишь один из инструментов влияния на водителей».

В ОАО РЖД уже разрабатывают альтернативные способы применения камер вместе со специальными датчиками. В октябре корпоративное издание ОАО РЖД «Гудок» сообщало об испытаниях системы, позволяющей информировать машиниста о помехе на путях еще до того, как он ее увидел. Если машинист видит машину даже за 400–500 метров, остановить локомотив не всегда удастся из-за длинного тормозного пути, в результате происходит ДТП. Впрочем, о массовом применении такой технологии на переездах в РЖД пока не сообщали.

<https://www.kommersant.ru/doc/4148491>

**ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, АННА ЧЕРВОННАЯ; 2019.10.05;  
«АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЕ ОБ УСТАНОВКЕ**



### ВИДЕОКАМЕР В САМОЛЕТАХ; ОНО ОБОЙДЕТСЯ РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ В СОТНИ МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Требование к российским авиакомпаниям оснащать самолеты видеокameraми и оборудованием для записи и передачи видеокартинки в режиме реального времени рассмотрит 5 ноября подкомиссия по оценке фактического воздействия правительственной комиссии по административной реформе. «Ведомости» ознакомились с подготовленными к заседанию материалами, их подлинность подтвердил представитель Минэкономразвития. Подкомиссию возглавляет министр экономического развития Максим Орешкин.

Российские авиакомпании должны с 2020 г. оснастить видеокameraми и передающим оборудованием поступающие к ним новые самолеты, с 2022 г. – поступающие самолеты, бывшие ранее в эксплуатации, а с 2025 г. – все свои самолеты. Этого требует постановление правительства от 2018 г. «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности». Именно его по предложению «Аэрофлота» и рассмотрит подкомиссия Орешкина, следует из материалов заседания.

Эти требования нарушают принцип равной конкуренции в зависимости от страны перевозчика, считает «Аэрофлот»: дополнительные расходы на их выполнение понесут только российские авиакомпании, что поставит их в неравное положение с летающими в Россию иностранными конкурентами, говорится в материалах.

В 2020–2025 гг. «Аэрофлот» планирует приобрести 28 широкофюзеляжных лайнеров Airbus 350, оснащение каждого только системой видеонаблюдения в минимальной комплектации обойдется в \$282 000, а всей партии – в \$7,9 млн, говорится в материалах. Но и тогда требования постановления не будут выполнены в полном объеме, потому что основные производители гражданских судов не имеют технических решений и не применяют на пассажирских лайнерах системы для передачи видеокартинки, говорится в материалах.

Дальнемагистральные суда есть только у группы «Аэрофлот» и чартерных авиакомпаний. Другие лидеры рынка летают на среднемагистральных лайнерах. Сейчас производители и их уполномоченные агенты предлагают устанавливать системы видеонаблюдения стоимостью от \$250 000 до \$350 000 в зависимости от типа судна, говорит сотрудник крупной авиакомпании. S7 в 2016 г. оценивала, что оснащение одного самолета оборудованием для онлайн-трансляции обойдется в \$400 000–500 000 за судно. И это без учета затрат на сертификацию оборудования (сертификация ляжет на российского заказчика, так как в мире таких требований нет нигде) и на согласование с лизинговой компанией изменений в конструкцию самолета, говорилось в презентации S7.

Сейчас в парке российских авиакомпаний около 800 иностранных самолетов и примерно 100 российских SSJ100. Выполнение постановления о транспортной безопасности обойдется отрасли минимум в \$585 млн даже в том случае, если флот не будет расти. Представители Airbus, Boeing, «Аэрофлота», S7 и Utair на запросы не ответили.

\$650 000

минимум во столько обойдется выполнение постановления правительства о транспортной безопасности для каждого самолета, по оценке авиакомпаний. Но затраты могут быть выше – около \$850 000 на судно, говорил собеседник в крупной авиакомпании

«Технические требования к оборудованию до сих пор не разработаны, как выполнять постановление – не известно», – говорит сотрудник российской авиакомпании. «В России до сих пор не создана инфраструктура для приема передаваемого изображения и не определен орган, отвечающий за анализ полученной информации и принятие на ее основе решений», – добавляет сотрудник крупной авиакомпании.

«Аэрофлот» предлагает отложить вступление в силу постановления до того момента, пока не появится необходимая для передачи изображения инфраструктура. Также было бы справедливо применять данные требования к иностранным авиакомпаниям,

выполняющим перелеты в/из/через территорию России, говорит человек, близкий к группе «Аэрофлот».

Требование к российским авиакомпаниям оснащать лайнеры камерами и системами онлайн-трансляции установил **Минтранс** своим приказом еще в 2011 г. Выполнять его, как технически невозможное, несколько лет никто не требовал, но в 2016 г. **Ространснадзор** начал штрафовать авиакомпании за отсутствие видеокамер. Штрафы невелики – 50 000–200 000 руб. за первое нарушение, 200 000–500 000 руб. – за повторное. Но за нарушение требований транспортной безопасности может грозить уголовная ответственность до восьми лет. В 2016 г. из-за штрафов возник скандал, **Минтранс** внес в Госдуму законопроект о переносе требований на 2019 г., а в 2018 г. правительство своим постановлением сдвинуло их на 2020–2025 гг.

Подкомиссия Орешкина оценит, стоит ли в 2020 г. выносить требования нормативных актов на правительственную комиссию; последняя может решить, что тот или иной стоит пустить под регуляторную гильотину, и инициировать подготовку проекта постановления правительства, объяснил федеральный чиновник.

Представитель **Минтранса** на запрос «Ведомостей» не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/04/815393-aeroflot-otmenit>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2019.11.05; ГОСЗАКУПКИ ВЫРОСЛИ НА ДЕНЬГАХ НАЦПРОЕКТОВ; МОНИТОРИНГ СТАТИСТИКА**

За три квартала 2019 года госзаказчики заключили 2,49 млн контрактов с поставщиками на 5,26 трлн руб., следует из нового отчета Минфина по результатам мониторинга госзакупок. По итогам девяти месяцев 2018 года число контрактов оценивалось в 2,53 млн, а их общий объем — в 4,7 трлн руб. Таким образом, за год число контрактов почти не изменилось (минус 1,6%), но их объем вырос на 10,6%. Минфин допускает, что этот прирост связан прежде всего с освоением средств **нацпроектов**. «Фактор влияния реализации национальных проектов весьма вероятен, в том числе с учетом сроков их реализации и объемов выделенных на них средств», — сообщили «Ъ» в Минфине.

Наиболее распространенным способом закупок по Ф3-44 (о госзакупках) по итогам девяти месяцев остается электронный аукцион — на него пришлось 69% контрактов на сумму 3,6 трлн руб. (3,1 трлн руб. за такой же период 2018 года). Доля закупок у единственного поставщика сократилась с 21% в 2018-м (1 трлн руб.) до 17,2% в 2019 году (0,9 трлн руб.). Внутригодовая динамика закупок у единственного поставщика показывает, что количественно их большая часть приходится на первый квартал (70% извещений, см. график). При этом их объем невелик — в начале года контракты на небольшие суммы заключаются большей частью с субъектами естественных монополий, ресурсными компаниями. Крупные же закупки смещены на второй и третий кварталы из-за особенностей бюджетного финансирования. При этом, поскольку из-за поправок к Ф3-44 с 31 июля размещение извещений о закупках у единственного поставщика не требуется, Минфин зафиксировал резкое сокращение их числа и объема по итогам третьего квартала. Самымикупаемыми остаются строительные работы: сумма контрактов за три квартала составила 1,7 трлн руб. (32% от всех контрактов). Самыми дорогими госпрограммами по стоимости заключенных контрактов в третьем квартале стали **«Развитие транспортной системы»** и **«Развитие здравоохранения»** — 301 млрд руб. и 154 млрд руб. соответственно.

В отчете Минфина отмечается, что снижение начальной максимальной цены контракта за три квартала 2019 года позволило бюджетам сэкономить 231,3 млрд руб.— эта сумма экономии на 12% больше показателя 2018 года (203,4 млрд руб.), но на 11% меньше уровня 2017-го (264,2 млрд руб.).

<https://www.kommersant.ru/doc/4148517>

### **RNS; 2019.01.11; МИНТРАНС ОПРЕДЕЛИЛ ОПЕРАТОРА ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В КРЫМ**

Осуществлять перевозки пассажиров в Крым по железной дороге будет компания «Гранд Сервис Экспресс», которая специализируется на ж/д перевозках повышенной комфортности, сообщает **пресс-служба Минтранса**.

«Перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым определена компания “Гранд Сервис Экспресс”. С соответствующей инициативой выступила сама компания», — говорится в сообщении.

Отмечается также, что первые пассажиры поедут по железной дороге из Москвы в Симферополь и из Санкт-Петербурга в Севастополь уже в 2019 году, когда будет введена в эксплуатацию железнодорожная часть Крымского моста.

Росжелдор разработал маршруты и графики движения поездов, которые станут частью единой транспортной системы железнодорожного сообщения страны.

24 сентября по железнодорожной части Крымского моста отправили тестовый дизельный поезд, в котором проехали представители российских СМИ, передавал корреспондент RNS с места событий.

Ранее сообщалось, что открытие железнодорожной части Крымского моста для пассажирских поездов состоится в декабре 2019 года. Запуск движения грузовых поездов запланирован на июнь 2020 года.

<https://rns.online/transport/Mintrans-opredelil-operatora-passazhirskih-poezdov-v-Krim-2019-11-01/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7072049>

### **ТАСС; 2019.11.01; ЖИТЕЛИ КРЫМА С НЕТЕРПЕНИЕМ ЖДУТ НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ**

Туристы и жители Крыма с нетерпением ожидают начала железнодорожного сообщения на полуостров, интересуясь расписанием и ценовой политикой, сообщил ТАСС в пятницу глава комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета Республики Крым Алексей Черняк.

Ранее в пятницу в Министерстве транспорта РФ сообщили, что перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым определена компания «Гранд Сервис Экспресс». Первые поезда планируется запустить в 2019 году после ввода железнодорожной части Крымского моста. Как следует из сообщения, первыми направлениями перевозчика станут Москва - Симферополь и Санкт-Петербург - Севастополь.

«Предстоящий запуск железнодорожного сообщения сейчас вызывает повышенный ажиотаж у туристов, которые живо интересуются расписанием движения и ценовой политикой. Интерес к запуску железнодорожного движения уже сейчас зашкаливает», - подчеркнул Черняк.

По его словам, туристы также ждут от компании, которая определена для осуществления пассажирского сообщения по железной дороге в Крым, высокого уровня комфорта и сервиса, который бы сохранился на долгие годы.

Глава комитета не исключил, что запуск сообщения по железной дороге вызовет интерес и у граждан Украины. «Мне кажется, они с большим интересом будут приезжать в Крым и отсюда путешествовать по всей России на комфортабельных поездах», - считает он.

**Прорыв транспортной блокады**

Запуск железнодорожного сообщения между материковой частью России и Крымом фактически ликвидирует транспортную блокаду, в которой полуостров находился с 2014 года, заявил ТАСС член комитета по международным делам Совета Федерации Сергей Цеков. «Таким образом мы связаны с материковой частью России в полной мере, на 100%», - сказал Цеков.



Большая часть пассажиров, отметил сенатор, будет направляться в Крым на отдых и оздоровление. «Я уверен, что пройдет не так много времени и мы побьем рекорд Советского Союза, цифра была порядка 10 млн человек, которые посещали Крым для отдыха, оздоровления, лечения, с туристическими целями. В ближайшие 5-6 лет мы составим серьезную конкуренцию Сочи, Краснодарскому краю в целом», - добавил Цеков. Крымский мост - самый длинный в России и Европе, соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечит бесперебойное транспортное сообщение Крыма с другими регионами России. Транспортный переход состоит из параллельно расположенных автомобильной и железнодорожной трасс. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже - осенью того же года. Пассажирское движение по железнодорожной части моста планируется открыть в конце 2019 года, грузовых поездов - в июне 2020 года. «Гранд Сервис Экспресс» была создана в 2002 году, специализируется на железнодорожных пассажирских перевозках повышенной комфортности.

<https://tass.ru/obschestvo/7072453>

### **ТАСС; 2019.11.01; СЕНАТОР АЛТАБАЕВА СЧИТАЕТ, ЧТО НОВЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК НЕ ПОНЕСЕТ ПОТЕРЬ В КРЫМУ ИЗ-ЗА САНКЦИЙ**

Компания «Гранд Сервис Экспресс», которая определена перевозчиком пассажиров в Крым по железной дороге, не понесет потерь из-за санкций, заявила ТАСС член Совета Федерации от Севастополя Екатерина Алтабаева.

**Минтранс** РФ в пятницу сообщил, что перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым определена компания «Гранд Сервис Экспресс». Ее первыми направлениями станут Москва - Симферополь и Санкт-Петербург - Севастополь.

«Я понимаю, почему это не РЖД и не Крымские Железные Дороги. В условиях санкций совершенно очевидно, что это должна быть компания, которая не понесет потерь и сможет обеспечить те пассажирские перевозки, которые так необходимы Крыму и Севастополю. Безусловно, для нас очень важен сам факт введения в строй железнодорожной ветки Крымского моста», - сказала сенатор.

Пассажирское движение по железнодорожной части моста планируется открыть в конце 2019 года, грузовых поездов - в июне 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7072588>

### **ПРАЙМ; 2019.01.11; МИНТРАНС ОТМЕНИЛ СВОЙ ПРИКАЗ О ПЕРЕВОДЕ ВАГОНОВ В РФ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ С 2021 ГОДА**

**Минтранс** России отменил свой приказ об обязательном переводе российских грузовых вагонов на подшипники кассетного типа с января 2021 года, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

Решение о переходе с 2021 года российского парка грузовых вагонов на кассетные подшипники с роликовых было утверждено в октябре текущего года на уровне Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ и закреплено приказом **Минтранса** РФ. Еще до утверждения это вызвало недовольство ряда железнодорожных операторов. Вопрос был вынесен на совещание у вице-премьеров Максима **Акимова** и Дмитрия Козака в четверг. По его итогам принято решение в суточный срок отменить приказ **Минтранса** об обязательном переводе вагонов на кассетные подшипники с 2021 года.

«Поручение заместителей председателя правительства РФ сегодня выполнено», — сообщили в **пресс-службе Минтранса** в пятницу.

Против идеи об обязательном переходе российских вагонов на кассетные подшипники ранее выступал ряд железнодорожных российских операторов. Они даже написали открытое письмо властям РФ, в котором выразили недовольство этим и попросили отменить его, не исключив в противном случае перерегистрацию компаний и парка в

других странах, где нет такого обязательства. В частности, они просили обязать **Минтранс** не вводить данное решение в действие в РФ и инициировать его отмену на следующем Совете по железнодорожному транспорту стран СНГ.

В **пресс-службе Минтранса** РФ РИА Новости тогда сообщали, что министерство не планирует пересматривать решение о переводе российского парка грузовых вагонов на кассетные подшипники. Источник в аппарате правительства РФ сообщил РИА Новости, что **Акимов** 31 октября проведет совещание по проблеме перехода на кассетные подшипники для железнодорожных колес.

<https://1prime.ru/business/20191101/830494615.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/01/11/2019/5dbc08489a7947c7b5a0bbd7>

<https://www.kommersant.ru/doc/4147747>

<https://tass.ru/ekonomika/7072310>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ВОПРОС О ПЕРЕХОДЕ НА КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ОТЛОЖЕН КАК МИНИМУМ ДО ИСПЫТАНИЯ ВАГОНОВ**

Министерство транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» в течение года после сертификации типового грузового вагона на тележке с осевой нагрузкой (23,5 тс) с кассетными подшипниками по требованиям Таможенного союза должны будут провести его испытания.

Это предусмотрено протоколом совещания, которое в четверг провели вице-премьеры РФ Дмитрий Козак и Максим **Акимов** («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа). По итогам испытаний ведомству и компании предписано сопоставить экономическую эффективность такого подвижного состава при его эксплуатации с теми же параметрами у такого же вагона на тележке с роликовыми подшипниками.

После этого планируется провести публичное обсуждение результатов с участием Минэкономразвития, Минпромторга, ФАС, Российского союза промышленников и предпринимателей, Объединения производителей железнодорожной техники, Союза операторов железнодорожного транспорта и Ассоциации производителей подшипников.

При выявлении преимуществ от эксплуатации вагона с кассетными подшипниками РЖД и **Минтранс** должны будут представить в правительство согласованные с этими федеральными органами власти и организациями предложения по «стимулированию использования» такого подвижного состава «посредством применения мер тарифного регулирования, исключив удорожание перевозки грузов» и «предусмотрев переходный период сроком на 10 лет».

При этом, как сообщалось ранее, вице-премьеры предписали **Минтрансу** в суточный срок признать утратившим силу ведомственный приказ от 25 октября 2019 г. об обязательном монтаже кассетных подшипников с 1 января 2021 г. на вагоны российской приписки (после капитального ремонта колесных пар, сформированных с использованием новых колес).

Фактически документ вводил в действие решения Совета по железнодорожному транспорту Содружества, принятые на заседании 16 октября. На нем было утверждено соответствующее извещение об изменении руководящего документа по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар грузовых вагонов. По итогам совещания у Козака и **Акимова** **Минтрансу** и РЖД поручено внести в повестку очередного заседания Совета вопрос об отмене этого извещения.

«Переход на любые технологические новации для частных владельцев вагонного парка и производителей подшипников может носить только рекомендательный и поэтапный характер, это вопрос коммерческой целесообразности и бизнес-моделей самих компаний», - заявлял в этой связи представитель Козака Илья Джус.

Кроме того, согласно протоколу, Федеральная антимонопольная служба РФ до 6 ноября должна будет представить в правительство заключение о наличии в предостережении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) РФ от 25 октября 2019 г. «неравных требований к эксплуатации подшипников разных типов». В нем, как писал «Коммерсантъ», отмечалась «угроза безопасности движения и эксплуатации, обусловленная нарушениями техрегламента Таможенного союза».

«Суть в том, что на инфраструктуре используются роликовые подшипники, номинальный срок службы которых (3 года - ИФ) истек или заканчивается в межремонтный период: речь идет о подшипниках, выпущенных по сертификатам июля 2015 г. - мая 2018 г.», - уточняла газета. В письме «Российским железным дорогам» предлагалось принять меры по выявлению и приведению в соответствие с требованиями законодательства подвижного состава, укомплектованного этими сериями подшипников.

В Ространснадзоре, правда, не поясняли изданию, что послужило причиной выпуска предостережения, а также указания партий, произведенных по сертификатам 2018 г., по которым, по логике, нормативный срок службы еще не истек.

**Минтранс** и РЖД ранее указывали на «плюсы» от перевода вагонов на кассетные подшипники. «Переход имеет ряд преимуществ: межремонтный ресурс вырастет до 8 лет, количество отказов при эксплуатации снижается в 4 раза», - говорил на заседании Совета по ж/д транспорту Содружества генеральный директор монополии Олег Белозеров. «Реализация (таких мероприятий - ИФ) позволит кардинальным образом повысить эксплуатационную работу сети железных дорог России, надежность грузовых вагонов в эксплуатации, а также снизить количество отцепок в текущий отцепочный ремонт», - в свою очередь отмечало министерство.

Против инициативы выступал Совет потребителей услуг РЖД. В экспертном заключении по этому вопросу он ссылался на технические риски и возникающие при переводе 90% российских грузовых вагонов на «кассету» затраты в размере от 200 до 300 млрд руб. Кроме того, отмечался санкционный риск. Опасения и риски также выражали комитет Российского союза промышленников и предпринимателей и Совет операторов железнодорожного транспорта, их разделяла Федеральная антимонопольная служба РФ.

Министерство экономического развития РФ отмечало, что выступает за перевод грузовых вагонов на кассетные подшипники только после того, как министерство промышленности и торговли РФ подтвердит, что уровень локализации в производстве этих компонентов «обеспечивает экономическую безопасность РФ» и удовлетворяется спрос потребителей. Позиция излагалась в письме замглавы Минэкономразвития Михаила Расстригина в Минпромторг, **Минтранс** и аппарат правительства РФ от 17 октября.

По мнению чиновника, министерство транспорта РФ должно зафиксировать эти условия в своих ведомственных актах, чтобы, в частности, не допустить увеличения простоя подвижного состава в ремонте. «Полагаем, что директивное использование (кассетных - ИФ) подшипников с 2021 г. должно быть обусловлено отсутствием их дефицита, что напрямую связано с наличием достаточных производственных мощностей в стране и достаточным уровнем локализации их производства», - говорилось в письме. При этом Расстригин отмечал, что в целом Минэкономразвития поддерживает «внедрение высокотехнологичных решений в сфере железнодорожного транспорта - в частности, замену роликовых подшипников кассетными».

Переписка началась после сентябрьского обращения председателя Ассоциации производителей подшипников Олега Савченко (владелец «Европейской подшипниковой корпорации»), а также председателя президиума Совета операторов железнодорожного транспорта Игоря Ромашова и президента Ассоциации предприятий черной металлургии «Русская сталь» Владимира Лисина (владелец АО «Первая грузовая компания»). Козак поручил проработать вопрос об использовании кассетных подшипников в грузовых вагонах совместно с заинтересованными ассоциациями. В итоге было созвано совещание.

Кассетные подшипники в РФ выпускают 3 завода - шведской SKF и американской Timken, а также «ЕПК-Бренко» - совместное предприятие «Европейской подшипниковой корпорации» и Brenco (США).

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ИДЕЮ НАДЕЛЕНИЯ МИНТРАНСА ПРАВОМ МЕНЯТЬ СТАТУС Ж/Д ПУТЕЙ**

Правительство одобрило проект поправок в федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ», наделяющих министерство транспорта полномочиями принимать решения о переводе железнодорожных путей общего пользования в пути необщего пользования для постоянной эксплуатации.

Согласно сообщению кабинета министров, соответствующий вопрос был рассмотрен на заседании в четверг. Документ будет внесен в Государственную думу «в установленном порядке».

«Законодательством в области железнодорожного транспорта не предусмотрено правовых оснований для изменения статуса путей. В связи с этим владелец инфраструктуры вынужден последовательно (осуществлять - ИФ) закрытие пути общего пользования, открытие нового пути необщего пользования после принятия такого пути в эксплуатацию», - обозначает правительство действующий порядок. Одобренный законопроект позволяет устранить нормативный пробел и дублирующие процедуры.

**Минтранс** предполагается наделить полномочиями устанавливать порядок изменения статуса пути, «аналогичный процедуре закрытия путей общего пользования».

### **ТАСС; 2019.01.11; МАКСИМ АКИМОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД С ИНОСТРАННЫМИ НОМЕРАМИ**

Систему контроля, которая позволит привлекать к ответственности за нарушения ПДД владельцев машин с иностранными номерами, создадут в следующем году. Об этом журналистам рассказал вице-премьер Максим **Акимов**.

«Я думаю, мы в течение следующего года этот вопрос закроем. У нас перестанут безнаказанно ездить коллеги перевозчики (из других стран, - прим. ТАСС), и российские перевозчики перестанут быть уязвимы по сравнению со своими зарубежными коллегами,» - заявил Максим **Акимов**.

По его словам, решение этого вопроса имеет системный характер. «Он требует сложной координации федеральных служб, занимающихся не только контролем соблюдения правил безопасности дорожного движения, но и весогабаритного контроля, - пояснил **Акимов**. - Он безусловно связан с органами контроля пересечения госграницы, с взаимодействием с нашими партнёрами по ЕЭАС особенно там, где у нас транспортные средства бесшовно пересекают госграницу».

**Минтранс** РФ совместно с МВД России, ФТС России и ФСБ России разработали законопроект, предлагающий запрет на пересечение границы России иностранным автоперевозчикам, у которых имеются неоплаченные российские штрафы, а также неоплаченные платежи госсистемы «Платон». При въезде им предлагается дать три часа на оплату штрафа, при выезде не выпускать до погашения задолженности. Сейчас легковые автомобили с иностранными номерами или грузовики, по сути, получают индульгенцию от уплаты российских штрафов из-за отсутствия у надзорных органов обмена информацией между странами.

<https://futuraerussia.gov.ru/maksim-akimov-rasskazal-kogda-nacnut-strafovati-narusitelej-pdd-s-inostrannymi-nomerami>

### ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2019.01.11; СКОРОСТЬ НА МИЛЛИАРДЫ

Платную скоростную автотрассу от Москвы до Казани планируют построить к 2027 году. Решение по плану реализации проекта одобрил премьер.

После того, как за строительство скоростной платной автомагистрали Москва – Нижний Новгород – Казань, которая должна войти в состав международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, высказался, правда, с некоторыми оговорками, глава Минэкономразвития Максим Орешкин, проект строительства новой трассы одобрило и министерство транспорта РФ.

«**Минтранс** всегда последователен в своем предложении, на сегодняшний день с учетом той проработки, которая велась на протяжении долгого времени, и тех оценок, которые делали и ВШЭ, и иностранные консультанты, мы продолжаем предлагать строительство новой автомобильной дороги в направлении Урала, чтобы дальше уйти к 2030 году до Уральского хребта», – заявил первый замминистра транспорта Иннокентий **Алафинов** журналистам.

Наряду с этим, по его словам, **Минтранс** с учетом всех обсуждений предложил план улучшения безопасности на существующей трассе М-7. **Алафинов** отметил, что частичной реконструкции М-7 быть не может.

«Ее надо или реконструировать, или не реконструировать», – пояснил он.

Он привел данные расчетов, согласно которым реконструкция М-7 обойдется бюджету в 449 млрд рублей, а строительство новой дороги обойдется бюджету в 312 млрд рублей, плюс еще 216 млрд рублей из внебюджетных средств. Таким образом, пояснил **Алафинов**, в случае строительства новой, а не реконструкции старой трассы бюджет потратит меньше средств.

Кроме того, обратил внимание замминистра, в случае реконструкции трассы М-7 до первой категории, ее будет необходимо содержать за бюджетные деньги, тогда как новая дорога за счет сбора платы позволит не только возвращать инвестиции, но и содержать дорогу.

Окончательного решения по строительству трассы Москва-Казань **Минтранс** РФ ожидал до начала зимы. При этом уже к середине сентября Минфин РФ одобрил начало строительство двух участков трассы. Как уточнил глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих**, это – головной участок от Москвы до Владимира с обходом Владимира и участок от Казани до Канаша.

По его словам, первый участок – самый перегруженный участок трассы М-7 – «разошьет» движение в Московском регионе, а казанский участок – позволит «спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский пункт пропуска Сагарчин».

«Важно также и то, что мы договорились о начале проектирования всего коридора от Москвы до Казани по новому направлению, для того чтобы, когда возникнут возможности, когда возникнут бюджетные разрешения, мы могли бы начать стройку и там», – добавил **Дитрих**.

Он отметил, что министерство уже получило предварительное одобрение Минфина по проектированию трассы с последующим ее продлением до Екатеринбурга и Челябинска, и, в случае получения одобрения, **Минтранс** надеется приступить к проектированию российской части транспортного коридора «Европа – Западный Китай» «в самое ближайшее время».

Теперь, как выяснили «Ведомости», глава правительства России Дмитрий Медведев одобрил строительство платной автодороги из Москвы в Казань полностью. При этом, по данным издания, до конца 2024 года планируется построить новую четырехполосную трассу из Москвы до Владимира и обход Казани. А срединный участок будет достроен к 2027 году.



Как сообщил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов**, такие сроки строительства платной скоростной автотрассы от Москвы до Казани обусловлены необходимостью финансирования ремонта трассы М-7 «Волга».

«Эта новая этапность связана не с тем, что мы каким-то образом хотим растянуть себе «удовольствие» строительно-монтажных работ. Это связано с тем, что нам необходимо найти ресурсы на решение другой важной задачи – это приведение действующей трассы М-7 «Волга» в нормативное состояние или ее уширение, по меньшей мере, до трехполосного исполнения там, где она имеет двухполосное», – сказал **Акимов**.

По его словам, планы строительства трассы от Москвы до Казани включают четыре этапа. Так, с начала 2020 года начнутся работы по строительству нового скоростного участка от Москвы до Владимира – 145 км, включая обходы Балашихи и Ногинска.

Второй участок, который будет строиться в этот же период – южный обход Казани, участок Канаш-Шали (142,8 км). Третий этап стартует в 2021 году, и это будет участок от Владимира до Арзамаса (267 км).

«Мы к 2025 году завершим эту работу. В 2022 году мы приступим к соединению этих участков - от Арзамаса до Канаша (239 км)», – сообщил **Акимов**.

Он пояснил, что отказ от идеи сделать единственной альтернативой строительства дороги от Москвы до Казани полную реконструкцию трассы М-7 связан, в первую очередь, с невозможностью технического исполнения работ, поскольку на время проведения ремонта, который растянется на несколько лет, будет парализовано движение между двумя крупнейшими экономическими регионами страны.

«Там и так все стоит часами, а так встанет наглухо почти навсегда», – отметил вице-премьер.

Второй причиной отказа **Акимов** назвал дороговизну проекта реконструкции М-7.

«По нашим подсчетам, это стоило бы нам больше на 200 млрд рублей примерно (чем утвержденный вариант проекта - ИФ), потому что действующая трасса М-7 проходит через огромное количество населенных пунктов, и только уход от одноуровневых развязок в населенных пунктах нам бы стоил колоссальных денег, не говоря уже о том, что изъятие жилья и земельных участков у действующих владельцев - это всегда крайняя степень социального напряжения», – сказал он.

Он подтвердил, что решение по плану реализации проекта автотрассы от Москвы до Казани принято премьером, а продолжение этой трассы после Казани до Екатеринбурга находится в предпроектной проработке.

«Конечно, это уходит далеко за 2024 год, за этот политический цикл, но тем не менее работу эту надо вести», – добавил **Акимов**.

Со своей стороны первый замминистра транспорта Иннокентий **Алафинов** оценил общий объем финансирования строительства трассы Москва-Казань приблизительно в 730 млрд рублей. Он сообщил журналистам, что в эту сумму входит строительство трассы Москва-Казань и строительство обхода города Тольятти.

Замминистра уточнил, что 120 млрд рублей из этой суммы – «это уже запущенный объект – обход города Тольятти, который финансируется порядка 70 млрд рублей за счет бюджета всех уровней, остальное – частные инвестиции».

«Чуть более 610-612 млрд рублей. Это все мероприятия, связанные со строительством новой автомобильной дороги от ЦКАД без Балашихи и Ногинска. Это, по сути, автомобильная дорога от ЦКАД до населенного пункта Шали с соответствующим мостовым переходом через Волгу и с мероприятиями, которые мы проведем внутри М-7 и частично М-5», – пояснил **Алафинов**.

В свою очередь, председатель правления «Автодора» Вячеслав **Петушенко** сообщил журналистам, что госкомпания имеет «письменно подтвержденные заинтересованности финансирующих организаций» по реализации проекта строительства новой трассы и видит заинтересованность в проекте крупных строительных организаций.

<http://www.interfax-russia.ru/Povoljie/view.asp?id=1078435>

### **ТАСС; 2019.01.11; МЕДВЕДЕВ ОДОБРИЛ НОВЫЙ ПРОЕКТ ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ»**

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев одобрил новый проект платной трассы «Москва - Казань», будут внесены изменения в паспорт комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Об этом журналистам сообщил вице-премьер РФ Максим **Акимов**.

«Мы после такого решения [одобрение проекта премьер-министром], которое состоялось, внесем соответствующие изменения в паспорт федерального проекта «Европа - Западный Китай», где будет отражена эта новая этапность [строительство трассы начнется с двух головных участков]», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/7069856>

### **ТАСС; 2019.01.11; НОВЫЕ ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ» И ЧАСТНАЯ «МЕРИДИАН» НЕ БУДУТ КОНКУРЕНТАМИ - АКИМОВ**

Новая платная трасса «Москва - Казань» не будет конкурировать с первой частной автострадой «Меридиан», строительство которой также начнется в 2020 году. Первая дорога будет рассчитана на внутрироссийские перевозки, вторая - на транзит, сообщил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов**.

«Нет, не будет (конкурировать - прим. ТАСС). Потому что, по нашему мнению, она в первую очередь, являясь частью международного транспортного коридора, будет прежде всего решать задачу внутрироссийских перевозок обеспечения нового качества услуги транспортной связанности экономически активных, очень заселенных районов», - сказал **Акимов**. «Если вы обратите внимание на трассировку дороги «Меридиан», то она все-таки в меньшей степени проходит по населенным территориям, поэтому она в основном будет нацелена на транзитный поток».

При этом вице-премьер отметил, что российские власти относятся к проекту первой частной трассы с большим энтузиазмом. «Мы ему всячески содействуем и будем продолжать содействовать от организации буквально штаба по продвижению этого проекта до поддержки контактов с финансовыми институтами, эта работа идет. Нам очень хочется получить этот проект», - сказал **Акимов**.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.01.11; М.АКИМОВ: ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ БУДУЩЕЙ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ БУДЕТ ДОСТУПНА УСТОЙЧИВАЯ МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ**

Скоростная трасса Москва - Казань будет оснащена устойчивой связью, средства на это будут выделены в том числе в рамках национального проекта «Цифровая экономика». Об этом журналистам сообщил заместитель председателя правительства Российской Федерации Максим **Акимов**.

«Особое внимание (при реализации проекта Москва - Казань - прим. Агентства «Москва») мы уделим наличию телекоммуникационных услуг, то есть возможности мобильной передачи данных с устойчивым сигналом, с хорошей скоростью, с покрытием зон беспроводной связью. Этот вопрос связан и с безопасностью, и с современными средствами трекинга груза, с поведением водителя. Вводя такие объекты и получая многокилометровые провалы в связи, люди такого сервиса не оценят. У нас на это заложены средства, в том числе в проекте «Цифровая экономика», - сказал М.**Акимов**.

<https://www.mskagency.ru/materials/2941627>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.01.11; ПОДРЯДЧИКИ БУДУТ ОБЯЗАНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИ РАБОТАХ НА ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ**

При работах на трассе Москва - Казань подрядчиков обяжут использовать цифровые технологии. Об этом на пресс-конференции сообщил заместитель председателя правительства Российской Федерации Максим **Акимов**.

«Мы не мыслим дорожную стройку и этот объект (трассу Москва - Казань - прим. Агентства «Москва») без новых технологий. Мы включили в обязательства подрядчикам доступ к BIM-технологиям, чтобы мы могли потом передать цифровой двойник, тем кто будет эксплуатировать. То есть людей, которые не имеют доступа к этой технологии, мы к этой работе не допустим», - сказал М.**Акимов**.

<https://www.mskagency.ru/materials/2941579>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; АВТОТРАССА МОСКВА-КАЗАНЬ БУДЕТ ГОТОВА ТОЛЬКО К 2027 Г В СВЯЗИ С НЕОБХОДИМОСТЬЮ РЕМОНТА М-7 - АКИМОВ**

Построить платную скоростную автотрассу от Москвы до Казани, которая входит в состав транспортного коридора Европа - Западный Китай, планируется к 2027 году, сроки сдвинуты из-за необходимости финансирования ремонта трассы М-7 «Волга», сообщил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов** в пятницу.

«Полную готовность всей новой трассы (Москва-Казань) мы обеспечим к 2027 году. Эта новая этапность связана не с тем, что мы каким-то образом хотим растянуть себе «удовольствие» строительно-монтажных работ. Это связано с тем, что нам необходимо найти ресурсы на решение другой важной задачи - это приведение действующей трассы М-7 «Волга» в нормативное состояние или ее уширение по меньшей мере до трёхполосного исполнения там, где она имеет двухполосное», - сказал **Акимов**.

По его словам, планы строительства трассы от Москвы до Казани включают четыре этапа. «В первую очередь будет решаться важнейшая задача до 2024 года - мы приступаем к строительству буквально немедленно, с начала 2020 года начнём работы по строительству новых скоростных участков от Москвы до Владимира (145 км, включая обходы Балашихи и Ногинска). Второй участок, который будет строиться в этот период - это южный обход Казани, участок Канаш-Шали (142,8 км). Третий этап стартует в 2021 году, это будет участок от Владимира до Арзамаса (267 км), мы к 2025 году завершим эту работу. В 2022 году мы приступим к соединению этих участков - от Арзамаса до Канаша (239 км)», - сообщил **Акимов**.

«Почему мы отказались от идеи, которая обсуждалась - сделать единственной альтернативой (строительства дороги от Москвы до Казани) полную реконструкцию трассы М-7? Тут две главные причины. Безусловно, это невозможность технического исполнения работ, потому что на время проведения - это несколько лет - мы парализуем движение между двумя крупнейшими экономическими регионами страны. Там и так все стоит часами, а так встанет наглухо почти навсегда», - сказал **Акимов**.

«Во-вторых, это точно будет не дешевле, а значительно дороже. По нашим подсчетам, это стоило бы нам больше на 200 млрд руб. примерно (чем утверждённый вариант проекта - ИФ), потому что действующая трасса М-7 проходит через огромное количество населенных пунктов, и только уход от одноуровневых развязок в населённых пунктах нам бы стоил колоссальных денег, не говоря уже о том, что изъятие жилья и земельных участков у действующих владельцев - это всегда крайняя степень социального напряжения», - пояснил вице-премьер.

Он отметил, что решение по плану реализации проекта автотрассы от Москвы до Казани принято премьером Дмитрием Медведевым. «В предпроектной проработке у нас продолжение этой трассы после Казани до Екатеринбурга. Конечно, это уходит далеко за

2024 год, за этот политический цикл, но тем не менее работу эту надо вести», - добавил он.

В середине сентября глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** сообщил, что глава Минфина РФ Антон Силуанов одобрил строительство двух участков дороги Москва-Казань: от Москвы до Владимира с обходом Владимира и от Казани до Канаша. «Важно также и то, что мы договорились о начале проектирования всего коридора от Москвы до Казани по новому направлению, для того чтобы, когда возникнут возможности, когда возникнут бюджетные разрешения, мы могли бы начать стройку и там», - говорил **Дитрих**.

Он также сообщал журналистам, что **Минтранс** получил «предварительное одобрение министерства финансов в отношении того, чтобы начинать проектировать эту трассу (Москва-Казань - ИФ) полностью с последующим ее продлением до Екатеринбурга и Челябинска». Министр транспорта отмечал, что надеется на принятие соответствующего решения до конца года, чтобы ведомство могло приступить к проектированию всей части транспортного коридора Европа - Западный Китай «в самое ближайшее время».

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20191101/1560475812.html>

<https://ria.ru/20191101/1560478028.html>

<https://rns.online/transport/akimov-rasskazal-ob-etapah-stroitelstva-novoi-trassi-Moskva--Kazan--2019-11-01/>

### **ТАСС; 2019.01.11; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «МОСКВА - КАЗАНЬ» В ОБХОД ТОЛЬЯТТИ СОСТАВИТ 730 МЛРД РУБЛЕЙ**

Общий объем финансирования строительства платной скоростной трассы «Москва - Казань» с обходом Тольятти составит 730 млрд рублей до 2027 года. Об этом сообщил журналистам **первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**.

«730 млрд рублей - это строительство трассы «Москва - Казань», строительство обхода города Тольятти. Деньги бюджета, которые предполагалось направлять на два участка [трассы «Москва - Казань»], которые сдвинуты вправо (после 2024 года - прим. ТАСС), будут направлены на мероприятия, связанные с развитием М-5 и М-7», - сказал **Алафинов**.

Первый замминистра также уточнил, что 120 млрд рублей из этих средств заложено на строительство обхода Тольятти.

<https://tass.ru/ekonomika/7070497>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20191101/1560477881.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; АВТОДОР ЗАЛОЖИЛ ЦЕНУ ПРОЕЗДА ГРУЗОВИКА ПО НОВОЙ ТРАССЕ ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ НА УРОВНЕ 6 ТЫС. РУБ**

Государственная компания «Автодор» закладывает тарифы за проезд по новой скоростной платной автотрассе от Москвы до Казани, которую планируют построить к 2027 году, на уровне 6 тыс. рублей для грузовика и 2,5 тыс. рублей - для легковой машины, сообщил журналистам председатель правления компании Вячеслав **Петушенко** в пятницу.

«2,5 тыс. рублей максимум - для легкового автомобиля и 6 тыс. рублей - для грузовика. Это аналогично тому, что сейчас есть по М-11. Это без транспондера, это живыми деньгами. С транспондером, понятно, будем рассматривать программу лояльности», - сказал **Петушенко**.

Он отметил, что максимальная скорость движения по трассе, которая имеет категорию 1А, заложена на уровне 150 км/ч, ограничение скоростного режима составит «минимум 110-130 км/ч».

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7071164>

### **ТАСС; 2019.01.11; «АВТОДОР» МОЖЕТ ВНЕДРИТЬ БЕЗБАРЬЕРНУЮ ОПЛАТУ ПРОЕЗДА НА НОВОЙ ТРАССЕ МОСКВА - КАЗАНЬ**

Госкомпания «Автодор» (управляет платными автотрассами) может внедрить на новой платной трассе Москва - Казань систему безбарьерной оплаты проезда free-flow. Об этом сообщил журналистам глава компании Вячеслав **Петушенко**.

«Да, конечно. Безусловно», - сказал он, отвечая на вопрос о том, рассматривает ли госкомпания возможность внедрения free-flow на новой трассе. «Мы предполагаем, что отработаем free-flow на ЦКАДе, но все тоже будет зависеть от того, насколько наши водители будут законопослушные и оплачивать средства», - добавил **Петушенко**.

Законодательство, позволяющее госкомпаниям внедрять систему безбарьерной оплаты, пока не принято, однако «Автодор» ожидает решения этого вопроса до конца 2019 г. Речь идет о поправке, подразумевающей введение административного штрафа за неоплату проезда по платной автодороге.

Ранее **Петушенко** заявлял о возможном внедрении «черного списка», автомобилистам из которого могут запретить проезд по платным трассам госкомпаний.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; РОССИЙСКАЯ ТРАССА ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ПОЛУЧИТ НОМЕР М-12 И ОСОБОЕ НАЗВАНИЕ**

Автотранспортный коридор Европа - Западный Китай (ЕЗК) получит номер М-12 в классификации федеральных автодорог, **Минтранс** выберет название для российской части дороги, сообщил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов** в пятницу.

«ЕЗК - звучит не очень хорошо, мне не нравится эта аббревиатура, как и другие аббревиатуры в нашем языке, избыточные согласными. У трассы должно быть имя, поэтому я хотел попросить **Минтранс** объявить какой-то конкурс, краудсорсинг, как красиво назвать такую большую дорогу», - сказал **Акимов**.

«Трассе нужно название - будет это «Восток», «Евразия», трасса «Казань» или «Россия». Ну, и, наверное, номер у неё будет М-12. А имя определим с помощью, наверное, голосования», - добавил он.

Буквой М с учетным номером в РФ обозначаются автомобильные дороги федерального значения, соединяющие Москву со столицами иностранных государств и административными центрами регионов страны.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7070800>

<https://realty.ria.ru/20191101/1560481589.html>

<https://rns.online/transport/akimov-predlozhit-obyavit-konkurs-po-viboru-nazvaniya-novoi-trassi-Moskva--Kazan--2019-11-01/>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.11.05; МОСКВА СОЕДИНИТСЯ С КАЗАНЬЮ ДВАЖДЫ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТРЕМОНТИРУЕТ ТРАССУ М7 И ПОСТРОИТ ПЛАТНУЮ ДОРОГУ**

Правительство одобрило первый и самый крупный проект из Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры – платную скоростную трассу Москва – Казань, сообщил вице-премьер **Максим Акимов**: это часть международного перехода Европа – Западный Китай, но акцент будет на качестве транспортной связанности самых экономически развитых регионов – Поволжья и Центра. Для международного транзита, обещал **Акимов**, будет строиться частная трасса «Меридиан».

До 2027 г. строительство трассы Москва – Казань будет стоить 730 млрд руб., сообщил **замминистра** транспорта **Иннокентий Алафинов**: 120 млрд – уже начатый концессионный проект, обход Тольятти, а 610 млрд – трасса от ЦКАД (без учета обхода Балашихи и Ногинска) до с. Шали (в Пестречинском районе Татарии) – вместе со



строительством моста через Волгу и ремонтом трассы М7 (бесплатная, от Москвы до Уфы через Казань).

Частники должны покрыть не менее 40%, способы привлечения частных денег на разных участках будут разные, сказал предправления ГК «Автодор» Вячеслав **Петушенко**, срок окупаемости частных вложений – 45 лет.

Новую трассу М12 протяженностью 794 км решено строить в четыре этапа. Первый – Москва – Владимир (145,5 км, в том числе обходы Балашихи и Ногинска с отдельным финансированием) в 2020–2024 гг., тогда же – второй, от Канаша до Шали (142,8 км). Третий – Владимир – Арзамас (267 км) должен состояться в 2021–2025 гг. Четвертый – Арзамас – Канаш (239,1 км) начнется в 2022 г.

Новое деление на этапы, объяснил **Акимов**, понадобилось, чтобы одновременно привести бесплатную трассу М7, участки М5 и А151 в соответствие с нормативами: расширить до трех полос.

В правительстве не было единого мнения о дороге от Москвы до Казани: **Минтранс** хотел построить трассу целиком за 539 млрд руб. до конца 2024 г., Минфин – обойтись реконструкцией М7, министр экономического развития Максим Орешкин – за 279 млрд руб. построить трассу до Владимира и обходы четырех городов (Владимира, Гороховца, Нижнего Новгорода и Чебоксар), расширить М7 до трех полос, а трассу до Екатеринбурга (1500 км) строить в 2024–2030 гг.

От идеи реконструировать М7 отказались, объяснил **Акимов**: движение между Москвой и Казанью было бы парализовано, а еще этот вариант на 200 млрд руб. дороже: трасса проходит по 96 городам, это 1400 примыканий на одном уровне, всюду пришлось бы строить двухуровневые развязки и изымать землю. Спор длился весь 2019 год и завершился компромиссом: будет платная трасса Москва – Казань высшей технической категории, а М7 просто приведут в порядок, резюмирует директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин, и это решение никак не повлияет на планы строить высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) Москва – Казань. ВСМ – исключительно пассажирский транспорт, а основной доход на автотрассе, ожидает он, будут приносить грузовые перевозки.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/04/815405-moskva-kazanyu>

На ту же тему:

<https://www.vestifinance.ru/videos/52251>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.02; ЦЕННЫЕ УКАЗАНИЯ; К 2027 ГОДУ ДО КАЗАНИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ АВТОТРАССУ М12, РАСШИРИВ СТАРЫЕ М7 И М5**

Белый дом определился с концепцией развития дорожной сети в направлении Москва—Казань. К 2027 году между существующими М7 «Волга» и М5 «Урал» построят платную трассу М12. Магистраль обойдется в 610–612 млрд руб. Соседние федеральные трассы приведут в порядок, частично расширив. От варианта с реконструкцией М7 власти отказались: для этого потребовалось бы выкупать землю и сносить жилые дома.

Глава правительства **Дмитрий Медведев**, рассказал вчера вице-премьер Максимов **Акимов**, согласился с разработанным вариантом строительства дублера трассы М7. От Москвы до Казани построят новую дорогу с индексом М12 (позже ей придумают отдельное название), которая пройдет южнее М7 и севернее М5. Строительство обойдется в 610–612 млрд руб., 40% вложит частный инвестор. Переговоры с российскими инвесторами уже ведутся, заявил глава госкомпании «Автодор» Вячеслав **Петушенко**.

Строительство пройдет в четыре этапа.

Сначала возведут обход Балашихи и Ногинска (идет подготовка территории, проект будет готов в 2020 году), затем участки Москва—Владимир и Канаш—Казань (достроят в 2024 году), Владимир—Арзамас (достроят в 2025 году), Арзамас—Канаш (достроят в 2027

году). Проект будет реализовываться в рамках концессии, господин **Петушенко** назвал вчера ориентировочные тарифы: 2,5 тыс. руб. для легкового авто, 6 тыс. руб.— для грузовиков, при использовании транспондеров будут скидки. **Максим Акимов** лишь пообещал стабильную связь и интернет вдоль всей трассы.

М7 и М5 будут реконструированы, по выражению господина **Акимова**, в «щадящем варианте»: трассам добавят полос, разделительных барьеров, освещения, удобных левых поворотов, но пропускная способность и скоростной режим не увеличатся, отметил первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов**. 150 млрд руб. будет направлено только на М7. Работы на трассах завершат до 2024 года. **Максим Акимов** заявил, что стройка М12 и реконструкция М7 и М5 будут синхронизированы. Отметим, что протяженность М12 — 729 км, путь по М7 от Москвы до Казани — около 820 км.

Дискуссии о строительстве дублера М7 идут много лет. Существующая трасса проходит через 96 населенных пунктов, пересекает 1,4 тыс. одноуровневых примыканий, имеет 52 светофора. Проблема пробок с каждым годом усугубляется, объем трафика растет. По данным **Росавтодора**, максимальная пиковая интенсивность движения на М7 в Подмоскowie выросла в 2017–2019 годах с 91 тыс. до 97 тыс. автомобилей, во Владимирской области — с 39 тыс. до 40,7 тыс. машин.

Еще в 2009 году разработка проекта новой автомагистрали вошла в программу деятельности госкомпании «Автодор». В 2018 году проект стал частью комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры. В правительстве долгое время шли споры о судьбе проекта, решения предлагали Минэкономики, Минфин. Рассматривался вариант масштабной реконструкции М7 (без платного дублера) и строительства только дублера.

От первого варианта отказались, пояснил **Максим Акимов**: решение парализовало бы движение между Москвой и Казанью. Потребовалось бы выкупать у граждан земельные участки и сносить дома. Даже если из М7 сделать трассу первой категории, то через шесть-семь лет она снова забьется, заметил господин **Петушенко**, при этом основная экономическая активность сейчас к югу от трассы, а на севере — «степи и болота».

Новая платная трасса Москва—Казань станет частью международного транспортного коридора Европа—Западный Китай (МТМ ЕЗК). В него входят трасса М11 Москва—Петербург (ее последний участок откроют в конце ноября), часть Центральной кольцевой автодороги (строится), новая М12. Далее будет новая дорога от Канаша через Тольятти, Самару и Оренбург до границы с Казахстаном (сроки ее строительства пока не определены).

Глава общественного совета **Минтранса** России Михаил Блинкин считает решение правительства «наиболее разумным». «Любые варианты глобальной реконструкции М7 не имеют ни технического, ни экономического смысла. Кардинально переделать ее невозможно,— пояснил он “Ъ”.— Дорога проходит через огромное количество населенных пунктов». В идеале работы по реконструкции М7 и М5 нужно было развести во времени со строительством М12, отмечает эксперт, но откладывать ремонт федеральных трасс уже невозможно, «даже не из транспортных соображений, а из чисто гуманитарных».

<https://www.kommersant.ru/doc/4147818>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; ПОТРЕБНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ

Для реализации инфраструктурных проектов необходимо применять различные инструменты партнерства государства и бизнеса.

Транспортная инфраструктура России – это словосочетание стало в последнее время настолько привычным для характеристики пространственного развития страны, что его охотно используют для обозначения соответствующих мероприятий. Вот и недавно

прошел стратегический форум под таким названием, который был организован национальным центром ГЧП и фондом «Росконгресс».

Главным вопросом, который в разных аспектах и в дискуссиях разного формата обсуждался на площадках форума, был, конечно же, Комплексный план развития магистральной инфраструктуры до 2024 года. Всех участников, а их было более трехсот из профильных федеральных и региональных ведомств, крупных инфраструктурных и строительных компаний транспортного комплекса, банковского сектора и экспертного сообщества, интересовало, как будут реализовываться проекты, входящие в этот план. Причем проекты уже рассматриваются в привязке к конкретной территории с различными схемами финансирования.

Выступивший на форуме первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** подчеркнул, что комплексный план, несмотря на масштаб включенных в него проектов, не может обеспечить всех потребностей страны в инфраструктуре. Так что вне зависимости от него надо разрабатывать региональные проекты и применять различные инструменты партнерства бизнеса и государства.

Для того же, чтобы развивать качественные региональные проекты, надо понимать, каков уровень развития инфраструктуры отдельных регионов на сегодняшний день. Лидеры и аутсайдеры – кто они? Какие сегменты ТК «вытягивают» тот или иной регион в транспортном отношении?

На эти и другие вопросы попыталась ответить в своем исследовании «Инфраструктура России: индекс развития 2019» компания INFRAONE. Вот некоторые интересные моменты, касающиеся состояния инфраструктуры транспорта в региональном разрезе.

Итак, по сравнению с 2017 годом в 2018 году среднее по России значение индекса развития транспортной инфраструктуры, обобщающего показателя ее состояния, снизилось на 0,02 и составило 3,21.

Лидером вновь стала Москва (8,38), транспортный индекс которой за год вырос на 0,13. Наиболее близкой к столице по транспортному развитию оказалась Московская область (7,17).

Согласно индексу по итогам 2018 года Санкт–Петербург ненамного отстает от Подмосковья, но ему не удалось преодолеть значение 7,00.

За год топ–10 наиболее развитых по транспорту регионов не изменился по составу (табл. 1). Отрицательную динамику индекса в нем показали лишь три региона, у остальных отраслевой показатель рос. Если рассматривать топ–10 наименее транспортно развитых регионов, то положение с инфраструктурой ухудшилось уже у пяти субъектов, у трех за год значение индекса не изменилось, а улучшилось лишь у двух.

Слабее всего транспортная инфраструктура развита по–прежнему в Якутии, однако отраслевой индекс развития инфраструктуры республики за год вырос на 0,09.

У 61 региона из 85 индекс развития инфраструктуры транспорта ниже среднероссийского значения (3,21). С прошлого года количество таких субъектов не изменилось.

В разрезе федеральных округов наиболее развита транспортная инфраструктура в Северо–Западном округе: среднее значение транспортного индекса там 3,56. От него немного отстает Уральский округ (3,54), наиболее низкие значения в Приволжском (2,92) и Дальневосточном округах (2,90). Причем Дальний Восток и в прошлом году был на предпоследнем месте по этому показателю, а за год его результат ухудшился еще больше.

Для расчета транспортного индекса – 2019 брались показатели Росстата, **Минтранса**, профильных ведомств по итогам 2018 года. При этом учитывались:

- плотность авто– и железнодорожных сетей в регионах;
- соответствие автомобильных дорог нормативным требованиям;
- средняя за три года грузо– и пассажиронапряженность для автодорог;
- аналогичная грузонапряженность для железных дорог;

- количество пассажиров, воспользовавшихся инфраструктурой воздушного транспорта, по отношению к численности населения и площади региона;
- уровень мобильности населения – отношение количества пассажиров к числу жителей региона; для железнодорожной инфраструктуры учитывался отдельно для дальних и пригородных перевозок.

Но при этом не учитывались обеспеченность регионов инфраструктурой речного и морского транспорта: субъект Федерации, не имеющий выхода к морю и крупным рекам, изначально оказывается в худших условиях, с более низким значением индекса, без возможности в перспективе его улучшить.

Таким образом, максимальное значение индекса – 10, его может достичь регион с наиболее развитой автомобильной, железнодорожной и воздушной инфраструктурой одновременно. Как видим, даже среди передовых таких нет.

Основной вклад в индекс развития транспортной инфраструктуры вносит субиндекс, отражающий развитие автодорог. Его среднее по стране значение по итогам 2018 года – 5,01. Лидеры, как и год назад, – Москва (9,61), Санкт–Петербург (9,31) и Ханты–Мансийский автономный округ (7,37).

О преобладании автомобильной инфраструктуры над остальными видами транспорта говорит и более грубый подсчет: автомобильные дороги есть в каждом без исключения регионе, железные – в 78 из 85, а аэропорты функционируют лишь в 75.

У субиндексов железных дорог и аэропортов эти показатели существенно меньше: 1,10 и 1,19 соответственно. То есть эти виды инфраструктуры в стране развиты слабее и заметно различаются от региона к региону.

За год среднее по России значение субиндекса автодорог снизилось на 0,08, железных дорог – на 0,01, а у аэропортов оно, наоборот, увеличилось на 0,08.

Наиболее сильно за год вырос показатель развития автодорожной инфраструктуры у Московской области (0,26). Это связано с увеличением общей протяженности дорог в регионе сразу на 7%, а также с ростом пассажиро– и грузоперевозок. Заметнее всего субиндекс «просел» у Магаданской области (на 1,74), дорожная сеть которой, напротив, сократилась почти на 1,5%, а доля региональных и межмуниципальных дорог, соответствующих нормативным требованиям, здесь резко снизилась. В России нет исключительно «автодорожных» регионов, то есть таких, где одновременно отсутствуют и железные дороги, и аэропорты. В каждом субъекте имеются как минимум два из трех рассматриваемых видов транспорта, а в наиболее развитых – все три. Отсутствие железных дорог чаще всего компенсируется относительно развитой сетью аэропортов, и наоборот. Примером первого может служить Ненецкий автономный округ, а второго – Еврейская автономная область.

Железные дороги, как правило, отсутствуют в лежащих в стороне от основных магистральных путей регионах Сибири и Дальнего Востока. Строительство подобной инфраструктуры для некоторых субъектов очень дорого и нерентабельно. Но иногда, в случае запуска крупных инвестиционных проектов, ситуация поправима: например, благодаря разработке угольного месторождения Элегест железная дорога должна появиться в Туве.

В свою очередь, без развитой воздушной инфраструктуры обходятся, как правило, небольшие регионы, граничащие с крупными транспортными узлами: например, Еврейская автономная область, Адыгея, Новгородская область, сразу несколько регионов ЦФО по соседству с Подмосковьем. Для них строительство новых аэропортов часто нецелесообразно, так как рядом уже есть крупные хабы.

За год средний по стране

субиндекс развития железных дорог изменился незначительно: он снизился лишь на 0,01.

Наиболее существенно за год он вырос у Москвы (сразу на 0,30). Столица продолжала развивать железнодорожную инфраструктуру за счет строительства пересадочных пунктов у МЦК и активной подготовки к запуску Московских центральных диаметров.

Сильнее всего показатель уменьшился у Белгородской области (на 0,18) из-за снижения показателей по грузо- и пассажиронапряженности. Впрочем, по сравнению с другими отраслями и сферами такой перепад (приблизительно на 5%) не выглядит значительным.

У 37 из 78 регионов, в которых есть железнодорожное сообщение, изменения железнодорожного субиндекса лежали в пределах от -0,01 до 0,01. То есть показатели очень незначительно изменились по сравнению с прошлым годом.

В ближайшие год-два существенных перемен в уровне развития железнодорожной инфраструктуры регионов ждать не стоит: они если и будут, то по-прежнему локальными.

На величине субиндексов в перспективе может сказаться расширение узких мест БАМа и Транссиба. Но в большей степени на железнодорожную инфраструктуру могут повлиять проекты ВСМ и строительство первых веток в новых регионах (например, в Туве).

Субиндекс развития аэропортовой инфраструктуры за год вырос на 0,08. Его заметное снижение произошло лишь у двух регионов – Чукотского автономного округа и Тюменской области (в обоих случаях из-за снижения пассажиропотоков).

По мнению аналитиков, субиндекс развития аэропортовой инфраструктуры продолжит расти, в особенности если власти регионов в рамках комплексного плана реализуют проект по реконструкции 66 аэропортов, в том числе 38 объектов – на Дальнем Востоке. Приход в большинство из них частных инвесторов проблематичен, поскольку объем капитальных вложений в большую часть проектов невысокий и не интересен профильным инвесторам.

В 2018 году сбор статистики по показателям деятельности аэропортов усложнился. Ранее информация по пассажиропотокам любого из них была открытой и общедоступной. Ее публиковала Росавиация, а собирала Транспортная клиринговая палата. Теперь последняя должна согласовывать публикацию с аэропортами, и те могут отказаться от распространения таких сведений либо не отвечать на соответствующий запрос.

В итоге опубликованная за 2018 год статистика охватывает 89,9% годового пассажиропотока российских авиаузлов (оставшиеся 10,1% – в «тени»), или 69 аэропортов из 248. По имеющимся данным можно достоверно отследить пассажиропотоки лишь в 22 регионах из 85. Как видно из пропорции, не желают показывать свою загрузку в основном малые аэропорты, но зато во многих регионах.

Оставим за скобками причины, по которым статистика малых аэропортов уходит в «тень», но рассчитывать на приход инвесторов при такой политике трудно.

Несмотря на колоссальные средства, которые согласно комплексному плану направляются на развитие транспортной инфраструктуры, она и в ближайшей перспективе останется недофинансированной. На нее, по расчетам специалистов, приходится порядка 90% от общей минимальной потребности вложений во всю инфраструктуру. Больше всего во вложениях нуждаются автодороги: их потребность составляет порядка 42% от общей транспортной. Еще 40% требуется на железные дороги, причем эта оценка не учитывает, например, высокоскоростные магистрали, так как они, скорее, относятся к потребности роста экономики. По той же причине в составе минимальной дополнительной потребности не учтены расходы на увеличение мощностей портов: в основном они находятся в зоне интересов частных инвесторов.

Исходя из сопоставления дополнительных расходов на транспортную инфраструктуру и всю остальную, можно сказать, что если транспорт – это драйвер развития экономики, то и средства на него нужны соответствующие (диаграмма).

Бюджетных средств на развитие всей инфраструктуры, и в том числе транспортной, не хватает, и, как мы видим, не будет хватать и в перспективе. Необходимо привлекать средства частных инвесторов, и прежде всего через механизм ГЧП. Казалось бы, правовое



поле для ГЧП разработано, механизмы привлечения есть, но... Посмотрите, чего не хватает для развития транспортной инфраструктуры через механизм ГЧП на различных уровнях (табл. 2).

На всех уровнях не хватает готовых проектов, а вот с деньгами проблема остро стоит только на муниципальном уровне. Стратегия развития и команда специалистов – эти составляющие присутствуют на федеральном уровне, а в регионе и на местах с этим дефицит. А без создания благоприятных условий для развития инфраструктуры, прежде всего на региональном и муниципальном уровне, у 70% российских субъектов показатели развития транспортных коммуникаций так и будут оставаться ниже общероссийских.

\* \* \*

На форуме обсуждались перспективы реализации и ряда значимых для страны проектов. Так, гендиректор ДСК «Автобан» Алексей Андреев отметил, что проекту создания участков международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» нужны дополнительная экспертиза и привлечение профильных компаний к обсуждениям – иначе могут быть приняты решения, которые не будут интересны инвесторам и реальным участникам. Иннокентий **Алафинов** подчеркнул, что уже запланированы дополнительные обсуждения и корректировки по этому проекту.

В рамках деловой программы форума была проведена презентация сервисов платформы «РОСИНФРА», которые могут быть полезны участникам рынка транспортной инфраструктуры, состоялись профильные сессии, посвященные автомобильным и железным дорогам, городскому транспорту и цифровизации. На них обсудили привлечение частных инвесторов, структурирование и реализацию проектов ГЧП, возвратность вложенных средств для инвесторов и социально-экономические эффекты для регионов.

При участии первого замминистра транспорта РФ на форуме было подписано концессионное соглашение между ОАО «РЖД» и правительством Самарской области. В договоре, под которым поставили подписи гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозеров и губернатор Самарской области Дмитрий Азаров, идет речь о создании инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения деятельности особой экономической зоны «Тольятти». Объем инвестиций в реализацию этого проекта составит 0,9 млрд руб.

<http://transportrussia.ru/item/5252-potrebnosti-i-vozmozhnosti.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; «ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ» ПЕРЕХОД**

Совкомфлот развивает «зеленое» судоходство на трассах Севморпути.

Два крупнотоннажных танкера компании «Совкомфлот», использующих экологически более чистое газомоторное (СПГ) топливо в качестве основного, – «Менделеевский проспект» и «Ломоносовский проспект» – успешно завершили переход по трассам СМП в восточном направлении.

19 октября 2019 года в 13:00 танкер «Менделеевский проспект» прошел траверз мыса Дежнева (восточной оконечности СМП), а тремя днями ранее, 16 октября в 05:50 акваторию СМП покинул танкер «Ломоносовский проспект». Суда прошли по высокоширотной трассе в рамках выполнения коммерческих рейсов по доставке сырой нефти из порта Приморск в КНР. На протяжении всего перехода по Севморпути суда использовали только экологически более чистое СПГ-топливо.

Продолжительность перехода судов от мыса Желания до мыса Дежнева составила для танкера «Ломоносовский проспект» порядка 7,2 суток, для танкера «Менделеевский проспект» – 7,3 суток. Суда преодолели дистанцию в 2095 и 2104 морских миль соответственно, их средняя скорость составила 12 и 12,3 узла. Благоприятная ледовая обстановка на всем протяжении трассы Севморпути и правильное планирование маршрута позволили судам пройти всю дистанцию без ледокольного сопровождения.

«Отрадно отметить, что спрос на транзитные перевозки грузов по Северному морскому пути в период летней навигации сохраняется. Использование СПГ позволяет существенно снизить антропогенное воздействие на окружающую среду, что особенно важно при эксплуатации судов в условиях хрупкой экосистемы Арктического региона», – сказал генеральный директор ПАО

«Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Транзитный рейс по СМП от мыса Желания до мыса Дежнева прошел в штатном режиме. На всем протяжении высокоширотного маршрута танкер использовал только газомоторное топливо. В ходе рейса топливные системы танкера, как и остальные узлы и механизмы, показали высокую надежность в работе. Отдельно хотелось бы отметить высокий уровень подготовки и квалификации экипажа судна. Особую признательность выражаем сотрудникам береговых подразделений группы компаний «Совкомфлот», которые обеспечили экипаж танкера всей необходимой информацией и навигационными данными для организации безопасного перехода по СМП», – сказал капитан танкера «Менделеевский проспект» Марк Людник.

Отметим, что Совкомфлот последовательно внедряет в практику арктического судоходства перевозки грузов крупнотоннажными танкерами с использованием экологически более чистого газомоторного топлива. В октябре 2018 года танкер «зеленой» серии «Ломоносовский проспект» прошел по трассам СМП в западном направлении, успешно протестировав работу двигателей и механизмов управления топливных систем судна с использованием СПГ–топлива. В период летней навигации 2019 года три крупнотоннажных танкера компании на СПГ–топливе совершили грузовые рейсы по высокоширотному маршруту в восточном направлении и один танкер «зеленой» серии прошел по Севморпути в западном направлении.

«Зеленая» серия крупнотоннажных нефтеналивных танкеров Совкомфлота состоит из 6 судов. Головное судно серии – «Проспект Гагарина». Все танкеры приняты в эксплуатацию в 2018–2019 годах, их дедвейт составляет 113 тыс. тонн. Длина судов – 250 м, ширина – 44 м, ледовый класс – 1А/1В.

В 2018 году группа «Совкомфлот» первой в мировой танкерной отрасли приступила к внедрению СПГ в качестве основного топлива для крупнотоннажных танкеров, которые используются в трамповых перевозках углеводородов. На сегодняшний день в состав флота группы СКФ входят шесть танкеров на газомоторном топливе, еще пять находятся в стадии строительства. Опыт успешной эксплуатации таких судов показал, что использование СПГ позволяет сократить выбросы углекислого газа (CO<sub>2</sub>) в атмосферу на 30% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

Инициатива Совкомфлота по внедрению газомоторного топлива в качестве основного для крупнотоннажных танкеров получила широкое признание в отрасли. В декабре 2018 года проект создания и начала эксплуатации крупнотоннажных танкеров «зеленой» серии типа «Проспект Гагарина» стал лауреатом отраслевой премии Lloyd's List Global Awards 2018 в номинации «Защита окружающей среды» (Environmental Award – Individual Company), а в 2019 году «Проспект Гагарина», головной танкер «зеленой» серии СКФ, стал обладателем премии Marine Propulsion Awards в номинации «Судно года» (Ship of the Year) и премии Nor-Shipping Next Generation Ship Award 2019.

Суда группы «Совкомфлот» уже более 10 лет работают в Арктическом морском бассейне. За эти годы компания накопила уникальный опыт эксплуатации высокотехнологичных объектов морской техники в сложнейших климатических условиях высоких широт, а также разработки и успешной реализации транспортно–логистических схем для крупномасштабных промышленных проектов в российской Арктике.

В 2010–2011 годах Совкомфлот успешно осуществил ряд экспериментальных транзитных рейсов по Севморпути, которые доказали техническую возможность и экономическую целесообразность использования СМП как транспортного коридора для крупнотоннажных

грузовых судов. Эти высокоширотные рейсы СКФ заложили основу для реализации таких масштабных проектов, как «Ямал СПГ» и «Новый Порт».

Центром создания нового поколения экологически чистого флота станет судостроительный комплекс «Звезда» в городе Большой Камень Приморского края, где будет строиться «зеленый» флот, который будет работать в Арктике, обеспечивая радикальное снижение выбросов в окружающую среду – CO<sub>2</sub>, других вредных веществ. Об этом сообщил глава Совкомфлота Сергей Франк на церемонии поднятия Государственного флага РФ на новом танкере ледового класса Arc7 «Михаил Лазарев».

По его словам, использование СПГ в качестве топлива для танкеров является шагом к безопасному и экологически безупречному судоходству на трассах Северного морского пути.

<http://transportrussia.ru/item/5250-ekologicheskij-perekhod.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; МАСШТАБЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ**

Задачи и риски инфраструктурных авиaproектов.

«Нам предстоит реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов России. Через шесть лет половина межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую. Ситуация, когда даже в соседние области нужно лететь через Москву, во многом останется в прошлом. Мы этим уже занимаемся. Это касается и авиационной составляющей, и аэропортовой». Из Послания Президента России Федеральному собранию 2018 года.

Отвечая на вызовы времени

Президент недвусмысленно дал понять, что развитие российской экономики невозможно без налаживания эффективных транспортных связей между регионами. Важное место в этом вопросе занимает авиационное сообщение. «Нам нужно буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями», – подчеркнул глава государства.

Решение этой задачи связано не только с обеспечением доступности транспортных услуг и, соответственно, роста мобильности населения. Важно и другое – российская экономика включена в мировую, многие российские товары находят спрос на мировом рынке. Кроме того, уникальное географическое положение нашей страны обуславливает крупные объемы железнодорожного транзита через территорию России между Китаем и странами ЕС. Чтобы транспорт не стал узким местом развития экспортно ориентированных секторов российской экономики, Владимир Путин в известном Послании Федеральному собранию в числе прочих государственных приоритетов на ближайшие годы предложил развернуть масштабную программу пространственного развития России, одним из условий которого является наличие транспортной системы, отвечающей вызовам времени. В результате был разработан Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ осенью прошлого года. В качестве составной части в него включен федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Первая его задача – реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов. Основными целями являются увеличение коэффициента авиационной подвижности населения на 1 человека до 0,95 и доли пассажиропотока по маршрутам минуя Москву – до 51,35% в 2024 году. В целом ожидается, что в результате реализации комплексного плана за шесть лет объемы экспорта транспортных услуг вырастут с 16,9 млрд до 25 млрд долл. Транспортная подвижность населения на транспорте общего пользования должна увеличиться с 8,2 тыс. пасс.–км на человека в год в 2017 году до 9,5 тыс. пасс.–км на человека в год в 2024 году. В 2024 году Россия должна занять место не ниже 50–го в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики Всемирного банка (Logistics Performance Index, в 2018 году РФ занимала 75–е место).

На смену точечному развитию

На сегодняшний день в Госреестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ значатся 241 аэродром и 6 вертодромов. То есть число их за последний год выросло. Но для такой страны, как Россия, их по-прежнему недопустимо мало. И, следовательно, велико число населенных пунктов, не связанных авиасообщением и не имеющих альтернативных транспортных коммуникаций. В Росавиации это понимают. «Развитие аэропортов имеет особую социальную значимость в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспортного сообщения», – подчеркнул замруководителя агентства Олег Клим.

Разумеется, восстановить, даже в среднесрочной перспективе, прежнюю аэропортовую сеть нам пока не по силам. Но подвижки в этом направлении заметны.

Что же изменилось с принятием комплексного плана? Прежде инфраструктурное развитие носило зачастую точечный характер и имело амбициозную окраску – не ударить в грязь лицом при проведении мировых спортивных мероприятий и различных саммитов. Велись дискуссии относительно мест расположения хабов – эксперты обсуждали, где им быть: в Красноярске, Екатеринбурге, Иркутске, Владивостоке?..

Хабовая модель уже не определяется некими распоряжениями. Крупные экономические центры от Калининграда до Владивостока (в основном в рамках вектора запад – юг) обзавелись современной авиаинфраструктурой. И прежняя точечность и амбициозность сыграли свою положительную роль. То есть новое развитие предполагается не на пустом месте. Модернизация аэропортовой инфраструктуры началась в 2004 году. До этого в период с 1991 до 2004 года в бюджете РФ фактически отсутствовали средства, требуемые для восстановления и развития аэродромной сети. Но уже в 2012 году были завершены реконструкция взлетно–посадочной полосы и строительство перрона в аэропорту Южно–Курильск (Менделеево), проведена реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропортах Игарка, Чумикан, Богородское. В 2014 году был введен в эксплуатацию новый аэропортовый комплекс на о. Итуруп. В 2016 году построены взлетно–посадочная полоса и перрон в аэропорту Палана. В 2017 году была завершена реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Чокурдах, взлетно–посадочной полосы в аэропорту Кызыл.

Сегодня сменились взгляды на пользование этим инструментарием. Наличие нескольких хабов позволяет использовать их в зависимости от экономической целесообразности и эффективной логистики. Содействие развитию экономического потенциала носит определяющий характер. Транспортные мероприятия, включенные в комплексный план, входят в состав одного из девяти федеральных проектов. Несколько из них особенно амбициозны, они должны будут изменить конфигурацию транспортной системы страны. Например, МТК «Европа – Западный Китай». Проекты направлены в первую очередь на улучшение коммуникаций между региональными центрами, их дополняет федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста», задачей которого является улучшение связей между малыми, а также перспективными городами и столицами регионов. Основной эффект планируется получить от объединения разрозненных населенных пунктов в агломерации. В малых городах вырастут производительность труда и платежеспособный спрос, появятся более благоприятные условия для развития бизнеса.

Напомним: федеральным проектом «Развитие инфраструктуры региональных и местных аэропортов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривается дополнительное финансирование из средств федерального бюджета на реализацию мероприятий по реконструкции аэродромной инфраструктуры в 66 аэропортах на территории Российской Федерации, в том числе в 38 аэропортах Дальневосточного федерального округа.

Проекты по реконструкции аэропортов разделены на две группы. В первую включены 25 аэропортов, обеспечивающих экономическое развитие. На эти цели требуется



финансирование в объеме 82,7 млрд руб., из них не хватает 50,6 млрд руб. К данной группе отнесены крупные региональные аэропорты, функционирование которых необходимо для экономического развития региона, такие как Челябинск, Хабаровск, Пермь, Саратов, Благовещенск, Нижнекамск, Ставрополь, Липецк, Минеральные Воды, Братск, Оренбург, Новосибирск, Томск, Ярославль, Грозный и другие.

В проекты, направленные на безопасность и жизнеобеспечение, включен 41 аэропорт. На данные цели требуется финансирование в объеме 88,3 млрд руб., из них не хватает 56,8 млрд руб. К этой группе отнесены аэропорты, являющиеся в регионах единственными круглогодичными транспортными предприятиями, в основном находящиеся на территории Дальневосточного федерального округа, функционирование которых жизненно необходимо для населения. Это аэропорты Магадана, Норильска, Нерюнгри, Соловков, Якутска, Амдермы, Нарьян–Мара, Мирного, Бодайбо и другие.

Поставленная в том числе перед транспортниками Президентом России задача состоит из большого набора мероприятий. «Мы внимательно проанализировали поручение президента и пришли к выводу, что при существующих финансовых, ресурсных ограничениях нам сейчас нужно сосредоточиться на развитии региональной авиации. За минувшие годы мы подтянули крупные федеральные центры авиаперевозок, реконструировали достаточно большое количество федеральных и региональных узлов. Сегодня пришло время выстраивать систему как единое целое, – сказал замминистра транспорта РФ Александр Юрчик. – Мы всегда действуем в пределах своих сил и возможностей. У государства эти факторы тоже не безграничны, и нам необходимо в этих условиях выделять самое главное».

Цифра в помощь

Транспортная часть комплексного плана будет реализовываться во взаимосвязи с ведомственным проектом **Минтранса** России «Цифровой транспорт и логистика» в составе национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Ожидается, что проект позволит обеспечить цифровое взаимодействие хозяйствующих субъектов транспортной отрасли, органов государственной власти и граждан на основе внедрения цифровых сервисов разработанных платформенных решений, ускорить интеграцию в мировое транспортное пространство для развития экспорта транспортных услуг.

«Можно обозначить следующие тренды развития транспортной отрасли, которые получат массовое распространение к 2024 году, – уточнила начальник департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Татьяна Гороя. – Во–первых, это рост эффективности планирования транспортных потоков как пассажирских, так и грузовых перевозок, и здесь как раз поможет развитие технологий сбора и анализа больших данных. Это оперативное реагирование на изменение климатических условий, дорожной обстановки, рост и снижение числа транспортных средств, включение в аналитические модели данных, не связанных напрямую с транспортным комплексом, выстраивание зависимостей и предпосылок, анализ рисков и т. п.

Во–вторых, рост мобильности населения с использованием мультимодальных поездок. Здесь потребуются развитие платформенных сервисов, предназначенных для организации мультимодальных перевозок, предложение комплексной услуги «от двери до двери», включающей дополнительные сервисы, не связанные напрямую с перевозками, широкое применение идентификации пассажира и реализация идеологии «единого заказа» перевозки.

В–третьих, это расширение сервисов совместного использования автомобилей и совместного делового использования. Ряд сервисов уже активно используются, и требуется дальнейшее их развитие.

В–четвертых, повышение энергоэффективности и экологичности всех видов транспорта.



В–пятых, расширение сервисов беспилотных транспортных перевозок.

В–шестых, широкое использование роботизированных транспортных систем в производственных и складских процессах. Это рост и развитие технологии «цифровых фабрик», замена человеческих и трудовых ресурсов, в первую очередь в быстротекущих и потенциально опасных для здоровья производственных процессах.

Ведомственный проект должен обеспечить возможность реализации указанных направлений путем разработки прикладных цифровых платформ, информационных систем, создания правовой базы, а магистральный план, со своей стороны, позволит обеспечить качественной и своевременной транспортной инфраструктурой пользователей транспортных услуг. Таким образом, и комплексный план, и проект «Цифровой транспорт и логистика» будут реализовываться в тесном взаимодействии друг с другом».

План не догма

Утвержденный правительством комплексный план – не догма. «После утверждения комплексного плана проекты также поступают на ранжирование. С сентября 2018 года по настоящее время их поступило около 300. И это правильно, так как комплексный план «живой механизм», и проекты могут замещаться другими, если с первыми возникнут проблемы, либо дополняться новыми при выделении дополнительных средств, – пояснила Татьяна Гороя. – Инициировать новые проекты может широкий круг заявителей: от федеральных органов власти до общественных организаций. Каждое такое предложение перед внесением в правительство оценивается с помощью соответствующей методики. Эта методика разработана Аналитическим центром при Правительстве РФ, Минтрансом и Минэкономразвития России. В ее основе – ранжирование проектов для включения в комплексный план. С ее помощью определяется вклад каждого из предлагаемых проектов в достижение целей, установленных в майском указе Президента РФ, при этом приоритетными для включения в план будут проекты, обеспеченные частными инвестициями за счет собственных или привлеченных средств компаний».

Имеется и общий оценочный индикатор. Для определения того, насколько эффективной окажется инфраструктура в России на фоне других стран, выбран иной показатель. Для сопоставления с мировым уровнем развития инфраструктуры в комплексном плане предусмотрен еще один, названный выше целевой показатель – место Российской Федерации в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики. Пока, по итогам 2018 года, Россия в этом рейтинге лишь на 75–м месте среди 160 стран. Но по итогам 2024 года надо, как мы уже отмечали, оказаться на 50–м.

Минимизировать риски

Хорошо, если бы реализация комплексного плана прошла гладко. Но, как известно, это бывает только на бумаге. Александр Юрчик обратил внимание на существенные риски, которые могут возникнуть при реализации мероприятий по модернизации аэропортовой инфраструктуры в субъектах РФ, в частности, связанные с подготовкой территории строительства в рамках контрактов: «Очень часто возникают проблемы с выделением земель, находящихся в региональной собственности, с переустройством инженерных коммуникаций, принадлежащих регионам или частным лицам. Зачастую эти затраты невозможно в полном объеме предусмотреть в проектах, поэтому в дальнейшем при их реализации возникают дополнительные расходы».

Также существуют риски, связанные с коротким строительным сезоном: большинство аэропортов, подлежащих реконструкции, расположены в отдаленных местностях, в районах Крайнего Севера, где отсутствуют квалифицированные строительные организации, техника, люди, строительные материалы. «Нормативные документы не предусматривают сезонного характера работы, что не позволяет учитывать реальные расходы, связанные с завозом строительных материалов, предполагается, что их можно найти на местах. И все это подается под благовидным предлогом удешевления

строительства. Это немаловажный аспект, но он не должен быть оторван от реальности», – заявил замминистра.

Еще один больной вопрос – формирование прогнозных индексов изменения сметной стоимости строительства. «Регионы редко реконструируют аэродромы, как правило, такие индексы у них не разработаны или они предлагают применять их как прочие работы. Например, с такой проблемой мы столкнулись в Челябинске, где проекты разработаны с применением индексов как прочие работы, которые на 10–15% ниже стоимости реальных индексов, применяемых при строительстве и реконструкции аэродромов в соседних регионах, – отметил Александр Юрчик. – В результате на такие проекты не выходят строители. В 2017 году было огромное количество конкурсов, на которые никто не вышел. А пересмотреть такой проект существующая нормативная база не дает возможности, нет оснований».

Это подтверждает и анализ, проведенный Счетной палатой РФ. Как проинформировал аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, в 2017 году Росавиации были доведены 22 млрд руб. на реконструкцию 23 и строительство 3 аэропортов, из этих средств не освоены 2,2 млрд руб. Не обеспечен ввод 18 из 20 аэропортов после реконструкции и не завершено строительство аэропорта Оссора на Камчатке, не завершена разработка проектной документации на реконструкцию пяти из шести аэропортов.

Валерий Богомолов обратил внимание на необходимость корректного формирования цен госконтрактов, что напрямую влияет на эффективность использования государственных ресурсов.

Говоря о государственной поддержке в виде субсидий региональных авиаперевозок, аудитор подчеркнул, что существующими правилами субсидирования региональных пассажирских авиаперевозок не установлены критерии формирования субсидируемой маршрутной сети, что не позволяет объективно оценить результативность предоставления авиакомпаниям разных субсидий.

С осени прошлого года, то есть с момента, когда комплексный план был утвержден, на рассмотрение были поданы порядка 300 проектов с совокупным объемом заявленного внебюджетного финансирования около 5 трлн руб. Из них только около 30 проектов были признаны соответствующими требованиям и вошли в план, уточняет руководитель Аналитического центра при Правительстве РФ Владислав Онищенко.

«Среди них есть проекты, практически не имеющие новых дополнительных инициатив. Например, регионы присылают множество проектов, связанных с аэропортами или дорогами. Они не новые, и когда происходит уточнение данных, то зачастую возникает потребность в дополнительном финансировании относительно изначально заявленного объема», – рассказал Владислав Онищенко.

Возникает вопрос, который до конца пока не решен, а именно: если гарантии федерального бюджета по инвестициям более или менее понятны и можно говорить о том, что обязательства приняты и будут выполнены, то как быть с внебюджетным финансированием, которое в некоторых проектах заявлено в достаточно большом объеме? До конца методологически не понятно, как подтвердить гарантии, признался руководитель Аналитического центра.

Немаловажным остается вопрос мониторинга реализации проектов, обоснованно утверждают эксперты. Традиционный способ контроля при помощи периодической отправки отчетов, по мнению Владислава Онищенко, работает не очень хорошо, потому что отчеты не всегда отражают действительность, да и времени на их подготовку уходит слишком много.

Как бы там ни было, комплексный план станет основой развития транспортной отрасли на ближайшие 5 лет. «Размеры территории нашей страны подталкивают нас к тому, чтобы региональная авиация развивалась более интенсивными темпами, ведь существует много мест, в которые можно добраться только на самолете, – говоря о поставленных

Президентом России целях, подчеркивает министр транспорта РФ Евгений **Дитрих**. – Задача работников транспортной отрасли – создать развитую единую сеть, которая будет удовлетворять потребности всех пассажиров».

<http://transportrussia.ru/item/5251-masshtaby-i-perspektivy-prostranstvennogo-razvitiya.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.01.11; СТУДОТРЯДАМ – 60!**

Представителям студенческих молодежных отрядов вручили ведомственные награды.

Торжественное мероприятие состоялось в Министерстве транспорта РФ. С приветственным словом к собравшимся, среди которых были студенты из Москвы, Санкт–Петербурга, Новосибирска, Тюмени, Самары, Иркутска, Челябинска и других городов России, обратился глава **Минтранса** России Евгений **Дитрих**. Министр отметил выдающийся вклад бойцов студенческих отрядов в развитие страны, в строительство важных для государства объектов транспортной инфраструктуры.

«Студенческие отряды – это традиция, которой сильна наша страна. Отряды участвовали в возведении Байкало–Амурской магистрали и других крупных инфраструктурных проектах. Очень отранно, что мы эти традиции соблюдаем и чтим. И сегодня большие общероссийские стройки, которые ведутся в нашей стране, также осуществляются с участием студотрядов. Вы выполняете работу с душой и с полной отдачей, – сказал министр. – Уверен, что движение студенческих отрядов будет расширяться, и мы сможем дальше предоставлять вам возможность работать на глобальных транспортных стройках». Также министр отметил, что сомневаться в квалификации российских студентов никогда не приходилось.

Евгений **Дитрих** поздравил присутствовавших с 60–летием движения студенческих отрядов и с очередным успешным окончанием трудового семестра, а также вручил членам студотрядов знаки за активную общественную деятельность в транспортной отрасли.

В рамках мероприятия состоялся обмен соглашениями о сотрудничестве, заключенными МООО «Российские студенческие отряды» с компаниями–работодателями, среди которых – ОАО «РЖД», Росавтодор и ГК «Автодор».

После окончания торжественной части мероприятия прошла пленарная дискуссия на тему роли студенческих отрядов в современной транспортной отрасли. Ведущими дискуссии были Константин Пашков – директор Административного департамента **Минтранса** России, Дмитрий Шаханов – заместитель генерального директора ОАО «РЖД», Александр Климов – ректор Российского университета транспорта и Михаил Киселев – командир центрального штаба МООО «РСО». Представители министерства, работодателей, науки и студотрядов в своих выступлениях были единодушны, отметив, что транспортная отрасль не может существовать без практической подготовки кадров, которой так активно и успешно занимаются студенты в рамках работы в составе отрядов.

Среди наиболее волнующих тем дискуссии были организация работы студотрядов в гражданской авиации, при строительстве высокоскоростных магистралей, вопросы прохождения медицинской комиссии.

Константин Пашков отметил, что все вопросы требуют тщательной проработки, однако подобная работа – это дорога с двусторонним движением, при которой инициатива может и должна исходить от всех заинтересованных участников процесса.

Наша справка. За годы существования через школу студенческих отрядов прошли более 19 миллионов человек, которые внесли весомый вклад в развитие народного хозяйства и экономики страны. Строительные отряды принимали участие в глобальных и значимых общенациональных проектах: всесоюзные студенческие стройки ВАЗ, БАМ, КАМАЗ, строительство Саяно–Шушенской ГЭС и Московского метрополитена.

Молодежная общероссийская общественная организация «Российские студенческие отряды» обеспечивает временной трудовой занятостью более 240 тысяч человек из 74

регионов страны, а также занимается гражданским и патриотическим воспитанием, развивает творческий и спортивный потенциал молодежи.

Современные студенческие строительные отряды имеют большой опыт участия в реализации крупнейших инфраструктурных проектов. Они привлекались к строительству Крымского моста, аэропорта «Платов» в Ростове-на-Дону, воздушных гаваней Хабаровска и Нижнего Новгорода. Ежегодно отряды участвуют в строительстве железных и автомобильных дорог. Более 12 тыс. бойцов каждый год работают в системе железной дороги проводниками, билетными кассирами.

<http://transportrussia.ru/item/5249-studotryadam-60.html>

### **ТАСС; 2019.11.04; МВД РФ ПРОРАБОТАЕТ ВОПРОС НЕОБХОДИМОСТИ ВВЕДЕНИЯ ШТРАФА ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДО 20 КМ/Ч**

МВД России дополнительно проработает вопрос целесообразности введения штрафа для автомобилистов за превышение скорости на 10-20 км/ч. Об этом сообщили в пресс-центре министерства, отвечая на запрос ТАСС.

«МВД России с участием заинтересованных органов государственной власти и организаций поручено дополнительно проработать вопрос о целесообразности применения мер административной ответственности за превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину не менее 10 км/ч, но не более 20 км/ч», - сказали в МВД.

Ранее премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** поручил до 2 декабря проработать вопрос о введении штрафов для автомобилистов за превышение скорости на 10-20 км/ч. Поручение было дано Министерству внутренних дел по итогам состоявшегося 16 октября в Екатеринбурге совещания о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Этот вопрос не в первый раз обсуждают в кабинете министров. Ранее правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручала МВД и **Минтрансу** до 1 марта 2019 года представить предложения о введении штрафа за превышение скорости на 10-20 км/ч. В настоящее время нарушение скоростного лимита до 20 км/ч не штрафуются. В **Минтрансе** в апреле заявляли, что поддерживают установление административного штрафа в 500 рублей за такое нарушение правил дорожного движения.

Помимо этого Госавтоинспекция предлагала увеличить штраф за превышение скоростного режима на 20-40 км/ч с 500 до 3 тыс. рублей и лишить систематических нарушителей правил дорожного движения возможности оплатить штраф с 50-процентной скидкой.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mvd-rf-prorabotaet-vopros-neobhodimosti-vvedenia-strafta-za-prevysenie-skorosti-do-20-kmc>

### **ТАСС; 2019.01.11; В КУРСКЕ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ПЕРЕЙДУТ НА НОВУЮ СИСТЕМУ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ**

Власти Курской области с 2020 года перейдут на использование новой технологии проектирования асфальтобетонных смесей при строительстве автодорог, основанной на методе СПАС, сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** администрации области.

С 2014 года в регионах РФ проходит апробацию аналог методологии Superpave, разработанной в США и получившей в России наименование СПАС. Технология СПАС позволяет проектировать составы асфальтобетонных смесей с учетом климатических условий, под определенную транспортную нагрузку. Кроме этого, метод позволяет широко применять местные материалы и прогнозировать долговечность работы асфальтобетона в дорожной конструкции.

«С 2020 года в Курской области перейдут на новые технологии в дорожном строительстве. В частности, речь идет о технологии «Суперпэйв» [Superpave].

Применение нового высокотехнологичного материала позволит повысить качество дорожного покрытия, увеличить срок его службы, особенно на трассах с высокой интенсивностью движения», - сказали в **пресс-службе**.

В марте 2019 года губернатор Курской области Роман Старовойт отмечал, что переход на утвержденную Федеральным дорожным агентством России систему проектирования асфальтобетонной смеси позволит увеличить межремонтный срок эксплуатации дорог в регионе вдвое - до 12 лет, что поможет сэкономить средства регионального дорожного фонда. На старте реализации нацпроекта, по словам главы региона, 60% дорог от общей протяженности в 17 тыс. км в Курской области не соответствует нормативному состоянию. Для решения проблемы, согласно расчетам администрации, потребуется строительство почти 1,5 тыс. км дорог и нескольких сотен искусственных сооружений, что потребует инвестиций свыше 32,5 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kurskie-vlasti-v-2020-g-perejdet-na-novuu-sistemu-proektirovania-pri-stroitelstve-dorog>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2019.11.05; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОДВЕЗУТ ДЕНЕГ НА «СУХОДОЛ»; ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ПОРТА ПОДРОЖАЛ НА 20%**

Строительство угольного порта «Суходол» во Владивостоке, который должен быть запущен в 2021 году, подорожало на 20% до 42,6 млрд руб. Общая стоимость проекта ОАО РЖД и СДС, по словам собеседников “Ъ”, составит 51,3 млрд руб. Планируется, что 40 млрд руб. предоставят банки, а еще 9 млрд руб.— монополия, вопрос о выдаче кредита ее совет директоров рассмотрит 6 ноября. Эксперты считают вероятность выделения средств высокой, учитывая благоприятную конъюнктуру для экспорта угля на Дальнем Востоке.

Стоимость строительства угольного порта «Суходол» увеличилась до 42,6 млрд руб., рассказали “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. В 2018 году оно оценивалось в 35,4 млрд руб. (см. “Ъ” от 4 сентября 2018 года). Согласно новым оценкам, доходность проекта при этом улучшится: NPV составит 25,3 млрд руб., IRR — 18,9%, срок окупаемости — чуть больше 10 лет. Как ожидается, проект должен получить заем от ОАО РЖД на 9 млрд руб., еще 39,5 млрд руб. планируется привлечь от банков, говорят собеседники “Ъ”. Общая стоимость проекта (с учетом НДС и операционных затрат до момента запуска) оценивается в 51,3 млрд руб. (ранее 48,5 млрд руб.).

Проект стартовал в 2012 году и предполагает создание угольного порта в Приморье на 20 млн тонн (12 млн тонн к 2021 году, еще 8 млн тонн — в 2022 году). Он принадлежит акционерам холдинга СДС Владимиру Гридину и Михаилу Федяеву (25,1%), «РЖД-Инвестиционные проекты» (25%), еще 24,79% владеет «Центр развития портовой инфраструктуры».

Осенью 2018 года совет директоров ОАО РЖД не одобрил предоставление проекту займа размером 9 млрд руб. на 13 лет под 10% годовых. Теперь этот вопрос снова вынесен на совет директоров 6 ноября, следует из повестки.

При этом, как утверждают собеседники “Ъ”, монополия в 2018 году все же выдала проекту 2,95 млрд руб.— это максимальная сумма, которую менеджмент мог предоставить без одобрения совета директоров. По словам собеседников “Ъ”, теперь совет должен одобрить как кредит в целом, так и выделение оставшихся 6,1 млрд руб.

В прошлом году источники “Ъ” уточняли, что ОАО РЖД может выдать заем траншами в течение трех лет, если «Суходол» предоставит договоры с подрядчиками, подтвердит источники финансирования со своей стороны и заключит долгосрочный контракт ship-or-raw с СДС на перевалку не менее 12 млн тонн в год по ставке не менее \$10 за тонну. Теперь, по словам собеседников “Ъ”, параметры займа остаются прежними, но обеспечение заметно снижается: по контрактам ship-or-raw должно быть перегружено не



менее 4 млн тонн в год за \$12 за тонну. «СДС Уголь» в 2018 году добыл 25,8 млн тонн угля, план на этот год — 26,1 млн тонн. По данным компании, 97% продукции идет на экспорт.

В ОАО РЖД отказались от комментариев, в СДС на запрос “Ъ” не ответили.

Источник “Ъ” отмечает, что заем могут опять не одобрить: пока порта нет, выполнить договоры ship-or-put невозможно, по сути, заем ничем не обеспечен. Но другой собеседник говорит, что комитет по стратегии ОАО РЖД уже одобрил сделку, и совет директоров может быть просто формальностью. До изменения устава ОАО РЖД, принятого в декабре, для подобных сделок было необходимо единогласное решение совета, теперь достаточно 75% голосов.

Еще один источник “Ъ” в отрасли опасается, что в итоге СДС может получить приоритетный доступ к железной дороге, поскольку должен будет выполнять условия по перевалке гарантированных объемов в «Суходоле», под которые ОАО РЖД предоставляет кредит.

Несмотря на снижение цен на уголь в 2019 году, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, экспорт в направлении портов Дальнего Востока остается экономически эффективным, а увеличение разницы в экспортных ценах угля на рынках Азии и Европы стимулирует переориентацию грузопотоков из Кузбасса на Восток. Он также полагает, что острота проблемы нехватки провозных мощностей в этом направлении может быть несколько снята в 2020–2021 годах. Поэтому, считает Михаил Бурмистров, вероятность предоставления ОАО РЖД кредита на «Суходол» представляется высокой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4148435>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.05; РЕЖИМ ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЫ С 2020 Г. БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ В АВТОМОБИЛЬНОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА «ЗАБАЙКАЛЬСК»**

В 2020 году в международном автомобильном пункте пропуска «Забайкальск» (Забайкальский край) будет действовать режим электронной визы, сообщил исполняющий обязанности заместителя председателя правительства региона - министр инвестиционного развития Михаил Чуркин.

«В текущем году иностранцев с электронной визой начали принимать в аэропорту «Кадала» (город Чита - ИФ). Теперь такой механизм будет работать и на международном автомобильном пункте пропуска «Забайкальск», - сказал Чуркин в эфире телеканала «Россия-24».

По его словам, прием иностранных граждан по электронной визе позволит привлечь туристов в регион, облегчит бюрократические процедуры, сделает более равномерную нагрузку на пункте пропуска.

Электронная виза является разрешением на краткосрочное пребывание в другой стране. Иностранным гражданам с этим документом можно находиться в России не более 8 суток.

Пункт выезда должен соответствовать пункту въезда в Российскую Федерацию.

Механизм электронных виз действует в аэропорту «Кадала» с 1 июля 2019 года.

Распоряжением правительства РФ утвержден список стран, чьи граждане могут приезжать в Забайкалье по электронной визе. Среди них Алжир, Бахрейн, Бруней, Индия, Иран, Катар, Китай (включая Тайвань), Корейская Народно-Демократическая Республика, Кувейт, Марокко, Мексика, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сингапур, Тунис, Турция и Япония.

По данным региональной пресс-службы пограничного управления ФСБ России, возможностью приехать в Забайкалье по электронной визе уже воспользовались более тысячи иностранцев, большая часть - жители Китая.

Прием иностранных граждан по электронной визе в Забайкалье стал возможным благодаря вхождению региона в Дальневосточный федеральный округ. Соответствующий указ был подписан 3 ноября 2018 года президентом России Владимиром Путиным.

### **ПРАЙМ; 2019.01.11; ТРАНЗИТНЫЙ ГРУЗ ИЗ АЗИИ В ЕВРОПУ ВПЕРВЫЕ ПРОШЕЛ ПО НОВОМУ МАРШРУТУ ЧЕРЕЗ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

Таможня впервые оформила партию транзитных контейнеров по новому международному маршруту из Юго-Восточной Азии в Европу, сообщила РИА Новости пресс-секретарь Находкинской таможни Наталья Сабадаш.

«Находкинские таможенники оформили первые партии груза, которые прибыли в порт Восточный по новому транзитному маршруту из стран Юго-Восточной Азии - 34 контейнера далее по железной дороге проследуют до Санкт-Петербурга. Оттуда груз морем будет доставлен в страны Евросоюза», - рассказала Сабадаш.

Новый маршрут сокращает время в пути почти в два раза. Традиционный маршрут доставки грузов из Азии в порты Евросоюза через Суэцкий канал занимает около 30 суток, новый позволяет сократить транзитное время до 18 дней.

### **ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ИЩЕНКО, КСЕНИЯ ВИРЧЕНКО; 2019.11.05; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОГРАНИЧИТЬ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА ТАКСИ; СЕРВИСЫ В ОТВЕТ ГРОЗЯТ ПОВЫШЕНИЕМ ЦЕН И ВОЗВРАЩЕНИЕМ ЧЕРНОГО РЫНКА**

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов предложил предоставить регионам право ограничивать число разрешений на такси. Эту идею он высказал в письме, которое 30 октября направил первому зампреду комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Людмиле Боковой. «Ведомости» ознакомились с документом, представитель депутата Старовойтова подтвердил его подлинность. Представитель сенатора Боковой сказал, что предложения получены: «Мы все предложения рассматриваем, постараемся учесть в законопроекте».

Представительница Саратовской области Бокова руководит временной комиссией при Совете Федерации, которая работает над концепцией регулирования такси в России, сказано в письме Старовойтова. В начале октября Бокова говорила, что законопроект о такси может быть внесен уже в осеннюю сессию. Документ в высокой стадии готовности, подтвердил представитель сенатора.

По мнению Старовойтова, субъектам России нужно дать право устанавливать максимальное число действующих разрешений на такси – для поддержания баланса спроса и предложения на рынке такси, а также для обеспечения достойного заработка водителей. Депутат предлагает оценивать, насколько жители обеспечены такси, и приводит пример экспертного заключения, что оптимальным количеством могло бы быть 30 действующих разрешений на 1000 жителей. Но, предполагает депутат, регионы могли бы рассчитывать потребности и иначе.

Зачем ограничивать

Ограничение количества разрешений, по мысли депутата, заложило бы основу для дальнейшего развития рынка такси и повышения безопасности и качества перевозок.

Сейчас в Москве, по данным сайта mos.ru, 49 777 действующих разрешений на такси, еще 85 554 разрешения действует в Московской области. В Москве, по данным Росстата на начало 2019 г., население – 12,6 млн человек, в Московской области – 7,6 млн. Если ориентироваться на предложение депутата, то и Москве, и области пока далеко до максимального числа разрешений на такси: в Москве их число могло бы составлять около 378 000, в области – около 228 000.

А агрегаторы против

Сервисы заказа такси негативно отнеслись к самой идее депутата Старовойтова. Инициатива плохо скажется на рынке, опасается, например, представитель «Ситимобила». Ограничение на количество разрешений спровоцирует рост нелегальных перевозок, так как появятся водители, которые не смогут попасть в эту квоту, рассуждает он.

О том же риске говорит и его коллега из «Яндекс.Такси»: искусственное ограничение предложения вызовет и рост цен, и рост черного рынка, где нет контроля над качеством услуг, безопасностью поездок и страхования.

В некоторых регионах еще рано говорить о введении ограничений на разрешения на такси, предполагает представитель «Ситимобила». Сейчас, напоминает он, есть области, где единого реестра лицензий просто нет.

В России пока нет причин ограничивать количество автомобилей такси, считает следом за онлайн-сервисами заказа и партнер Deloitte Антон Зыков. По его словам, если такой закон будет принят, поездки на такси подорожают, а прибыль сервисов-агрегаторов («Яндекс.Такси», «Ситимобил» и др.) снизится: чем меньше водителей будет сотрудничать с ними, тем меньше будет их доход. Зато таксопарки получают преимущество, предполагает Зыков: они смогут получать повышенный доход с помощью увеличения тарифов, комиссии с водителей или арендной ставки за машину.

Есть и коррупционные риски, продолжает Зыков: не могут не возникнуть вопросы о независимости чиновников при выборе получателей разрешений на перевозку такси.

Вопрос о качестве

Инициатива депутата Старовойтова может быть попыткой властей решить проблему большой доли некачественных услуг на региональных рынках такси, предполагает управляющий партнер Arthur D Little Russia Александр Ованесов. Но это вряд ли поможет, нужен комплекс мер, уверен он.

В ноябре 2018 г. замруководителя департамента транспорта правительства Москвы Дмитрий Пронин говорил агентству «Москва», что чиновники изучают вопрос ограничения числа такси в столице. Он упомянул, что несколько лет назад по просьбе департамента кафедра автомобильных перевозок Московского автомобильно-дорожного университета рассчитала необходимое количество автомобилей такси в городе: «На тот момент это количество составляло 55 000–57 000 автомобилей». Представитель департамента транспорта не ответил на запрос «Ведомостей».

По словам финансового директора Gett (еще один агрегатор такси) в России Максима Жаворонкова, нужно регулировать не число разрешений на такси, а порядок и субъекты лицензирования: правильнее выдавать лицензии не на машины, а на людей.

Эту идею поддерживает и «Ситимобил», говорит его представитель и добавляет, что нужно создать систему верификации данных о водителе, куда включить проверку его водительских прав, судимостей по тяжким статьям, наличия медицинских противопоказаний и др.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/04/815396-deputat-gosdumi>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2019.11.04; КАРЬЕРА НА КОЛЕСИКАХ; ИЗМЕНИТ ЛИ САМОКАТ ОБРАЗ ЖИЗНИ ЧИНОВНИКОВ**

В России появится новый вид транспорта - средство индивидуальной мобильности. В эту категорию войдут популярные у россиян электросамокаты, гироскутеры, скейтборды, сегвеи, моноколеса и другие аналогичные устройства. Об этом говорится в поправках в Правила дорожного движения (ПДД), которые подготовил **минтранс**.

Самокаты и электросамокаты стали настоящим бумом в мегаполисах. На них пересаживаются, чтобы экономить, не торчать в пробках, не портить экологию лишними выхлопными газами и, наконец, просто потому, что это стало популярным. Более того, самокаты обещают стать очередным атрибутом, без которого невозможно представить

современный город. В свое время так изменили образ жизни людей мобильные телефоны, которые позволяют тратить время на что-то более важное, чем, например, стояние в очереди.

«В эпоху урбанистики, когда время - деньги, передвигаться на самокатах стало модно среди всех слоев населения, от студентов до топ-менеджеров», - рассказал Марк Шерман, управляющий партнер коммуникационного агентства V&C Agency.

В европейских городах утром и вечером улицы заполняют люди в деловых костюмах на самокатах, в российских мегаполисах с каждым летом их тоже все больше. После того как самокатная техника войдет в законодательство, могут ли российские чиновники начать ее использовать? С одной стороны, они стараются не отставать от времени, и вот уже начался переезд федеральных ведомств в опен-спейсы Москва-Сити, время от времени всплывают планы по частичному отказу от служебных автомобилей в пользу такси и каршеринга, начинаются первые опыты с удаленной занятостью на государственной службе. С другой стороны, европейцы до сих пор очень сильно удивляют российские делегации, когда на крупных бизнес-мероприятиях передвигаются с одной встречи на другую на самокатах.

Тренд популярности самокатов, конечно, задали миллениалы - люди, рожденные с 1980 по 2000 год. Это супермобильное поколение чувствует себя в 30 лет так же, как в 20, а в 40, как в 25. Выросшие на современных средствах связи, они схватывают информацию на лету и выше остального ставят свободу. Даже имея возможность купить автомобиль, поколение Y скорее выберет самокат, с которым можно проехать пару остановок в автобусе. Благодаря им объемы продаж самокатов и электросамокатов растут с колоссальной скоростью.

«На российском рынке объем продаж электросамокатов увеличился примерно в шесть раз по сравнению с прошлым годом в количественном выражении и примерно в пять раз - в денежном», - рассказал «РТ» председатель президиума Ассоциации компаний розничной торговли Сергей Беляков.

Электросамокат в среднем стоит 20 тысяч рублей, обычный самокат - 3 тысячи рублей. Причем цена с каждым годом снижается. Это и стало основным драйвером роста популярности. Кроме того, сказались расширение ассортимента самокатов и развитие городской инфраструктуры, позволяющей беспрепятственно передвигаться на электротранспорте.

Пиковыми месяцами продаж в преддверии летнего сезона стали апрель и май - в эти месяцы может быть даже восьмикратный рост продаж.

Гироскутеры и моноколеса, ворвавшись на улицы российских мегаполисов, в результате зарекомендовали себя не самыми удобными видами транспорта. Кататься на колесе не каждый сможет, а гироскутеры популярны в основном у детей. Электросамокат же оказался более удобным, поэтому потеснил сразу и традиционный транспорт, и велосипеды, после того как выяснилось, что с самокатом комфортнее передвигаться в метро.

Любопытно, что прокат электросамокатов в России появился даже на два года раньше, чем в США, которые принято считать родиной этого нового движения. «Первый прокат электросамокатов появился в Калининграде в 2015 году, а в США - в 2017-м. За первый год существования сервиса в России в Москве возникли пять станций проката, а сейчас в столице работают сразу три таких компании», - говорит Герман Шеховцев, партнер практики стратегии и операционной эффективности Althaus Group.

Одна из них заявила о намерениях вложить в развитие бизнеса около 19 миллионов евро и открыть пункты проката электросамокатов в семи городах. «Парк самокатов при этом составит около 16 тысяч единиц. Очевидно, что этот бизнес будет развиваться», - уверен Шеховцев.

При небывалом росте популярности самокатов открытым остается вопрос безопасности пешеходов. Отдельные модели электросамокатов развивают скорость до 50 км/ч, а это значит, что столкновение с кем-то на улице может закончиться летальным исходом. При этом самокаты не считаются транспортным средством, виновников аварий судят как пешеходов. Исправить этот законодательный пробел должны поправки в ПДД, подготовленные **минтранс**ом.

Особенности использования таких средств предлагается привязать к возрасту водителей. Так, дети младше семи лет смогут ездить на них по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (по стороне пешеходов), а также пешеходным зонам. Для движения подростков до 14 лет предусмотрены схожие правила, но в случае с велопешеходными дорожками они должны будут использовать сторону, предназначенную для велосипедистов. Пешеходные зоны будут для них недоступны.

Водителей старше 14 лет обяжут занимать при движении велосипедные полосы, велосипедные и велопешеходные дорожки, проезжую часть велосипедных зон. Если их нет, разрешено съезжать на тротуар или пешеходную дорожку. При отсутствии последних - на обочину.

Выезжать на правый край проезжей части дорог, если обочины нет, смогут только водители средств индивидуальной мобильности, оборудованных электродвигателем, тормозом и звуковым сигналом. Однако и здесь есть ограничение: скоростной лимит дорог не должен превышать 60 км/ч.

При движении вместе с пешеходами водители электросамокатов, моноколес и других средств обязаны будут ехать со скоростью не выше 20 км/ч. Такое же требование будет действовать при движении в жилых зонах и во дворах.

Для выезда на проезжую часть электросамокаты должны быть оборудованы световозвращателями: красными сзади, белыми - спереди, оранжевыми или красными - с боковых сторон. Также спереди обязательна фара белого цвета - ее потребуется включать в темное время суток.

Появление нового вида транспорта потребует установки новых дорожных знаков: «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено», «Лица на средствах индивидуальной мобильности», «Кроме лиц на средствах индивидуальной мобильности».

Сроки вступления предложенных норм не определены. В конце ноября **минтранс** рассчитывает завершить общественное обсуждение поправок.

Глава Союза пешеходов России Владимир Соколов между тем говорит, что документ вызывает много вопросов. К средствам индивидуальной мобильности предлагается отнести электросамокаты, гироскутеры и моноколеса, роликовые коньки, скейтборды. Все они обладают совершенно разными техническими характеристиками. Это в поправках никак не отражено. Например, очевидно, что средства с электродвигателями являются транспортными средствами, предназначенными для перевозки человека. Непризнание этого факта чревато серьезными последствиями. Это выводит водителей таких средств из перечня лиц, управляющих средством повышенной опасности, и снимает с них ответственность в случае ДТП, указывает Соколов.

Есть вопрос о том, кто и как будет контролировать превышение скорости. В проекте поправок это никак не прописано. «В целом предлагаемые изменения, на наш взгляд, не улучшат ситуацию с безопасностью», - полагает Соколов.

Водителей старше 14 лет обяжут занимать при движении велосипедные полосы, велосипедные и велопешеходные дорожки, проезжую часть велозон

Недавно соцсети всколыхнуло сообщение москвички Анны Тарасовой, чья дочь пострадала в результате такого инцидента. «Удар был такой силы, что у моей дочери слетели с ног кроссовки. У нас сотрясение мозга и гематома. Но мы родились в рубашке,



потому что еще чуть-чуть - и рядом был висок», - написала женщина. Ее записью поделились несколько тысяч человек, на случай обратили внимание общественники.

В Союзе пешеходов уверены, что на сегвеях и моноколесах люди должны передвигаться только на оборудованных трассах в рекреационных зонах и в парках, на электросамокатах и гироскутерах, имеющих ограничение скорости до 20 км/ч, - по велодорожкам. В союзе предлагают часть электросамокатов признать мопедами - как раз те модели, которые могут развивать скорость до 50 км/ч. Так ответственность водителей за вред жизни и здоровью пешехода в случае наезда будет увеличена.

Отдельные пешеходы предлагают обязать производителей снабжать свои самокаты и скутеры звонками - для предупреждения идущих по тротуарам на своих двоих.

В Госавтоинспекции МВД России с недавних пор ведут статистику дорожно-транспортных происшествий с участием электросамокатов, гироскутеров, моноколес и подобных им устройств.

Так, в 2018 году в России было зафиксировано 39 ДТП с участием персональных электрических средств передвижения малой мощности. Погибших не было. За 9 месяцев 2019 года случилось уже 95 подобных происшествий, в которых погибли два человека.

А как у них

Пожалуй, одним из самых востребованных во Франции средств передвижения стал велосипед. В прошлом году продано 2,7 миллиона как обычных, так и «электрических», что на 20 с лишним процентов больше, чем годом раньше. Такова тенденция: велосипеды, самокаты и другие персональные средства передвижения, как здесь считают, в отличие от автомобиля «дружественны» к экологии, а забота о ней вошла в список самых приоритетных. Недаром во Франции принята государственная программа, предусматривающая, в частности, выделение 350 миллионов евро на велопроекты разного рода, и назначен специальный межправительственный координатор Тьерри де Крест. Кстати, сам он никогда не упускает возможности отправиться на деловые рандеву на своем двухколесном друге.

По его примеру целый ряд чиновников французских министерств и ведомств также предпочитают добираться до места работы аналогичным способом.

Для этого помимо того, что персональные средства передвижения в моде, есть целый ряд других более веских причин. Во-первых, доехать на автомобиле до какого-либо учреждения в центре Парижа - задача не из простых: дорожные пробки по утрам (и по вечерам также), а значит, быстрее на велосипеде, самокате или на скутере. Во-вторых, по упомянутой выше программе тем, кто отдает предпочтение двухколесным друзьям, полагается денежное поощрение из расчета 0,25 евро за километр пробега (потолок - 200 евро в год).

Понятно, что президент, премьер-министр и большинство членов его кабинета все-таки пока от автомобилей не отказались, правда, машины - исключительно французских марок. К этому в стране, пережившей череду трагических терактов, их обязывает соблюдение мер безопасности. Хотя справедливости ради следует отметить, что несколько лет назад тогдашняя глава миноста мадам Кристиан Тобира этим правилом пренебрегла и в свое ведомство на Вандомской площади добиралась на велосипеде.

Кстати, и мэра Парижа Анн Идальго то и дело можно увидеть на улицах города на «байке»: ведь она убежденная сторонница защиты окружающей среды, а следовательно, поклонница «чистых» видов транспорта. Ради этого во французской столице за последние годы было проложено около 1700 километров выделенных дорожек для велосипедов и электросамокатов. К концу года, говорят, к ним добавятся еще 300.

Подготовил Вячеслав Прокофьев, Париж

<https://rg.ru/2019/11/04/izmenit-li-samokat-obraz-zhizni-chinovnikov.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.05; ОДИН ИЗ САМЫХ ДЛИННЫХ АВТОТОННЕЛЕЙ В РОССИИ ЗАКРЫЛСЯ НА РЕМОНТ**

В Сочи закрылся на капитальный ремонт один из самых длинных автомобильных тоннелей в России. Об этом 5 ноября сообщает «РИА Новости» со ссылкой на ФКУ Упрдор «Черноморье».

Как сообщили в управлении, тоннель №6 «Мамайский», входящий в состав автодороги «Обход Сочи», будет закрыт в течение года. Капитальный ремонт затронет участок от дорожной развязки с улицы Пластунской до пересечения с дублером Курортного проспекта и улицей Егорова в микрорайоне Мамайка. Согласно планам, ремонт продлится до 1 декабря 2020 года.

«Обход Сочи» будет функционировать в штатном режиме и будет открыт для проезда от развязки с улицей Пластунской до реки Агура. По словам представителей ведомства, при транзитном проезде из микрорайона Мамайка на въезде в центр Сочи со стороны Дагомыса и Джубги в направлении микрорайонов Хоста и Кудепста, Адлеровского района Сочи и Красной Поляны лучше всего будет пользоваться федеральной дорогой А-148, дублером Курортного проспекта.

Мамайский тоннель — расположен в горном массиве водораздела Бочарова ручья и реки Псахе под улицами Виноградной и Целинной. Состоит из двух стволов (тоннели 8 и 8а) с организацией одностороннего движения в каждом. Длина — 1561 и 1538 м.

<https://iz.ru/939651/2019-11-05/odin-iz-samykh-dlinnykh-avtotonnelei-v-rossii-zakrylsia-na-remont>

### **RNS; 2019.11.03; В РОССИИ ВЫБРАЛИ ЛУЧШЕГО ВОДИТЕЛЯ ТАКСИ**

На Сочи Автодром прошел финал второго Всероссийского конкурса «Лучший водитель такси в России – 2019», победителем которого стала Луиза Бадреева из республики Татарстан, сообщил глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Второе место в конкурсе занял Артур Михайлов из республики Чувашия, третье — Альберт Дусеев из республики Башкортостан. Всего в соревновании приняли участие водители такси из 28 регионов страны.

«В следующем году мы хотели бы, чтобы нас конкурс прошел уже в 50 регионах. Мы видим, как меняется отношение участников, появляется азарт в глазах и дух соревнований, но никуда не уходит поддержка друг друга», — рассказала председатель Общественного Совета по развитию такси в регионах РФ Ирина Зарипова.

По ее словам, в 2018 году в финале было представлено 18 регионов. В этом году региональные этапы проходили с мая по октябрь по всей стране.

Организаторами конкурса стали Минтранспорта России, главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству, Общественный Совет по развитию такси в регионах РФ.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-vibrali-luchshego-voditelya-taksi-2019-11-03/>

### **RNS; 2019.11.02; 8 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ПРОЕХАЛИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ С ДАТЫ ОТКРЫТИЯ**

8 млн автомобилей, в том числе 103 тыс. автобусов и 795 тыс. грузовиков, проехали по Крымскому мосту почти за 1,5 года работы, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«Поток на полуостров менее чем на 1% превысил таманский и составил 4,034 млн машин. Наибольшая месячная интенсивность движения в обе стороны зафиксирована в августе текущего года: 1 млн автомобилей», — говорится в сообщении.

Отмечается, что суточный рекорд пришелся на 12 августа. Поток транспортных средств за 24 часа составил 35 989 единиц. По данным инфоцентра, чаще всего по мосту ездят жители Крымского полуострова и Краснодарского края, а также Москвы, Санкт-

Петербурга, Ставропольского края, Ростовской, Волгоградской, Воронежской, Самарской, Калужской, Московской, Ленинградской областей.

Экономия автовладельцев и перевозчиков на паромной переправе с 16 мая 2018 года составила почти 26 млрд руб.

<https://rns.online/transport/8-mln-avtomobilei-proehali-po-Krimskomu-mostu-s-dati-otkritiya--2019-11-02/>

### **GAZETA.RU; 2019.01.11; НОВЫЕ ПРАВИЛА: МИНТРАНС ДАЕТ ДОРОЖКУ САМОКАТАМ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ ПДД РАДИ ГИРОСКУТЕРОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ**

Минтранс РФ предложил изменить правила дорожного движения для гироскутеров, электросамокатов и прочих «средств индивидуальной мобильности». Дети до 7 лет могут ездить по тротуарам, подростки в возрасте до 14 лет – по велопешеходным дорожкам «со стороны водителя». Все, кто старше – только по велодорожкам, но при необходимости можно выезжать на тротуар или обочину.

Министерство транспорта России предложило ввести новый термин для обозначения электросамокатов, гироскутеров и сигвеев – «средства индивидуальной мобильности» (СИМ). Кроме того, предлагается изменить правила дорожного движения для владельцев СМИ, гласит документ на федпортале проектов нормативных правовых актов.

«Устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя или мускульной энергии человека <...>, за исключением велосипедов и инвалидных колясок», – говорится в определении СИМ в пояснительной записке.

Пешеходами теперь перестанут быть лица старше 7 лет, использующие для передвижения ролики, самокаты и аналогичные им средства передвижения.

Изменения в ПДД касаются в первую очередь пространства для передвижения на электросамокатах и гироскутерах. Предлагается также ввести новые дорожные знаки — «Движение лиц на СИМ запрещено», «Лица на средствах индивидуальной мобильности», «Кроме лиц на СИМ».

Дети младше 7 лет обязаны двигаться на СИМ по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам на стороне движения пешеходов. Дети от 7 до 14 лет могут ездить по велодорожкам и велопешеходным дорожкам, придерживаясь стороны велосипедиста.

Наконец, люди старше 14 лет должны двигаться строго по велосипедным дорожкам и проезжей части велосипедных зон. Однако если такой возможности нет, то можно выехать на тротуар, обочину или пешеходную дорожку.

Ехать по правому краю проезжей части тоже можно – но только на автодорогах со скоростным лимитом 60 км/ч. СИМ также должен соответствовать техническим требованиям. Максимальная скорость движения СИМ в жилых зонах и дворовых территориях при этом не должна превышать 20 км/ч.

Ведомство также предлагает применять разметку бело-синюю разметку, чтобы визуально разделять платную и бесплатную парковки. Минтранс предложил запретить стоянку автомобилей на островах безопасности и направляющих участках.

Мосгордума и Общественная палата уже неоднократно пытались урегулировать движение новых индивидуальных средств передвижения по городу, однако конкретные документы до настоящего момента разработаны не были.

Между тем все больше москвичей пользуются электросамокатами и гироскутерами. Некоторые из технических новинок способны разогнаться до 50-70 км/ч. Предоставляемые городскими службами проката электросамокаты имеют предел скорости 20-30 км/ч.

С 2017 года, по данным ГИБДД, произошло 140 дорожно-транспортных происшествий с участием «средств индивидуальной мобильности». Четыре человека погибли в этих авариях.

Западноевропейские страны также обращают внимание на новые транспортные средства — летом ограничения по скорости были введены для немецких и французских горожан «на колесах».

В Государственной думе поддержали инициативу ГИБДД. Член комитета нижней палаты парламента по транспорту Александр Васильев заявил, что вряд ли получится следить за скоростью граждан на тротуарах, но подобные изменения в ПДД нужны.

По словам парламентария, сейчас взыскать с электросамокатчика компенсацию ущерба за полученную в результате ДТП травму можно лишь через суд, подав иск в рамках Гражданского кодекса.

«Сомневаюсь, что инспекторы будут гоняться за роллерами и скейтбордистами с радарными, а потом еще и выяснять личность нарушителей», — добавил Васильев.

Тем не менее, окончательного решения по поводу новой поправки пока что не принято — проект находится на обсуждении. ГИБДД планирует провести общественные слушания, после чего поправки будут, скорее всего, приняты официально.

ГИБДД пока что приравнивает к пешеходам участников дорожного движения, использующих современные индивидуальные средства передвижения. Соответственно, максимальное наказание для них составляет 1500 рублей за нарушение ПДД в состоянии опьянения. Об этом «Газете.Ру» рассказал ранее специалист в области безопасности движения Григорий Шухман, который получил ответ на свой запрос в Министерстве внутренних дел.

«Я обратился в МВД, потому что водителей стали уже доставать эти «пешеходы», несущиеся на огромной скорости по проезжей части. Но при этом по закону водитель в случае ДТП с пешеходом несет ответственность как владелец средства повышенной опасности.

Поэтому по ПДД пешеходы и водители разведены — первым тротуары и пешеходные переходы, вторым — проезжая часть. И поэтому пешеходы-любители электросамокатов и тому подобного должны понимать, что <...> делать им на проезжей части нечего», — подчеркнул специалист.

[https://www.gazeta.ru/auto/2019/11/01\\_a\\_12789248.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2019/11/01_a_12789248.shtml)

### **SPUTNIK РИА; 2019.01.11; С ВЕТЕРКОМ ПО ТРОТУАРУ? НА ГИРОСКУТЕРЫ ХОТЯТ РАСПРОСТРАНИТЬ ПДД**

Проект правил для передвижения на электросамокатах, гироскутерах, моноколесах и сигвеях – правильная инициатива, но ее следует доработать с учетом особенностей этих индивидуальных транспортных средств, полагают эксперты.

Ранее специалисты **Минтранса** России подготовили проект правил передвижения на названных средствах индивидуальной мобильности (СИМ), а также предложили ввести дорожные знаки для них и изменить редакцию ПДД.

В частности, предлагается дополнить число участников дорожного движения новой категорией – «лицо, использующее СИМ», а из определения «пешеход» исключить лиц старше 7 лет на роликах, самокатах и аналогичных средствах.

Кроме того, в стране может появиться запрет на велосипеды и СИМ в пешеходных зонах, за исключением детей до 7 лет. Пешеходы будут иметь преимущество перед владельцами электротранспорта и велосипедистами во всех случаях совмещенного движения.

По мнению заместителя главы экспертного центра Probok.net Андрея Мухортикова, владельцев гироскутеров, электросамокатов и прочего электротранспорта действительно не следует рассматривать как пешеходов, поскольку их транспортные средства могут развивать скорость до 50-80 км/ч.

Он обратил внимание, что инициатива нуждается в дальнейшей конкретизации, потому что индивидуальные транспортные средства различаются по характеристикам, и каждый случай их нахождения в пешеходной зоне нуждается в прописанной процедуре.

«Одно дело самокат, а другое дело – какой-нибудь скоростной гироскутер», – подчеркнул Андрей Мухортиков.

Организатор движения городских самокатов Let's kick Александр Нилов в беседе с радио Sputnik также поддержал проект правил для СИМ и выделил особенности этого документа.

«Последние три-четыре года мы слышали различные страшилки, что все средства передвижения с колесами чуть ли не выгонят на проезжую часть, но в итоге все выглядит довольно разумно. Интересный аспект, важный для владельцев (индивидуальных, – ред.) транспортных средств, кроме велосипедов, – теперь разрешено движение по велодорожкам. До этого на самокатах и роликах движение по ним было запрещено. Сейчас есть четкий приоритет – в первую очередь нужно ехать по велодорожке, потом – по велопешеходной дорожке, если она есть, а если нет – по тротуару, и только в исключительном случае можно ехать по крайней правой полосе (дороги, – ред.). При этом нельзя ехать по проезжей части, если у вас нет электромотора. Важное исключение для электротранспорта – всем средствам, оборудованным гироскопами, тоже запрещено движение по проезжей части. Разрешено выезжать на дороги с лимитом 60 км/ч, чтобы исключить выезд на магистрали», – привел Александр Нилов подробности проекта правил.

Пешеходы на скорости: чем опасны электросамокаты? Электросамокаты, гироскутеры и моноколеса захватили дороги и улицы городов. Они компактные, недорогие и могут развивать большие скорости. Но правил передвижения на них до сих пор нет.

При этом он отметил отдельные пробелы предложения, среди которых запрет на движение на СИМ в пешеходных зонах. По словам эксперта, в некоторых местах к подобным зонам может относиться набережная с велодорожкой, но формально получается, что ездить там на СИМ нельзя.

Кроме того, организатор Let's kick добавил, что владельцы индивидуального транспорта дискутируют о том, что для обладателей сверхмощных электросамокатов, схожих с мопедами, можно предусмотреть более жесткие требования – например, наличие шлема.

Руководитель Федерации автовладельцев России Сергей Канаев в интервью РИА Новости также одобрил идею приравнять пешеходов на гироскутерах и прочем к велосипедистам.

«У велосипедистов тоже скорость большая, но тем не менее они не являются участниками дорожного движения, имеющими лицензию. То есть они имеют перед автомобилями преимущество, точно так же, как пешеходы. Вот то же самое нужно сделать и с гироскутерами и самокатами. Пусть они передвигаются по дорожкам и выделенным белым полосам, не более того», – поделился мнением Сергей Канаев.

Он полагает, что граждан на средствах индивидуальной мобильности можно выпускать и на дороги при сдаче экзамена по ПДД и обязательной проверке зрения.

В свою очередь, партнер фирмы «ФБК Право», кандидат юридических наук Александр Ермоленко поделился с РИА Новости мнением, что люди на сигвеях и прочем электротранспорте могут мешать пешеходам на тротуарах, но отправлять их на проезжую часть будет еще опаснее.

Юрист отметил, что хорошим решением было бы максимальное расширение сети велодорожек, а помочь в этом может появление нового вида участника дорожного движения, как и предлагает **Минтранс**.

Член экспертного совета при Госдуме Петр Дворянкин обратил внимание, что изменения в ПДД актуальны для развития новых форматов городской мобильности.

«Важно, чтобы владельцы СИМ внимательно отнеслись к вопросу взаимодействия с пешеходами, не создавая для них помех. Все-таки четырехкратная разница в скорости



между пешеходом и максимально разрешенной скоростью СИМ является существенной», – добавил эксперт.

<https://radiosputnik.ria.ru/20191101/1560500938.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ИДЕЯ ПРАВИЛ НУЖДАЕТСЯ В ДОРАБОТКЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Подготовленный проект правил для передвижения на электросамокатах, гироскутерах, мотоциклах и сигвеях - правильная инициатива, но она нуждается в доработке с учетом особенностей всех этих индивидуальных транспортных средств, считают опрошенные РИА Новости эксперты.

**Минтранс** России подготовил проект правил для передвижения электросамокатов, гироскутеров, мотоциклов и сигвеев, а также предлагает ввести новые дорожные знаки для них, следует из проекта на соответствующем госпортале. Ведомство предлагает ввести в ПДД нового участника дорожного движения - лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности (СИМ), при этом в определении термина «пешеход» исключить приравнивание к пешеходам лиц старше 7 лет, использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и аналогичные средства.

По мнению замруководителя экспертного центра Probok.net Андрея Мухортикова, инициатива по исключению владельцев гироскутеров, электросамокатов и прочего из числа пешеходов - правильная, потому что эти транспортные средства могут передвигаться со скоростью до 50-80 километров в час.

«Другое дело, что те поправки, которые подготовлены, они, в общем, особо ничего не меняют. То есть, они по-прежнему позволяют участникам движения на этих самых скоростных средствах передвигаться по тротуарам, если нет соответственно велодорожек. Это надо еще дорабатывать, еще внедрять штрафы за перемещение», - сказал Мухортиков РИА Новости.

Он также отметил, что правила можно и дальше конкретизировать, потому что все те индивидуальные транспортные средства, которые сейчас используют пешеходы, сильно различаются по скорости.

«Одно дело самокат, а другое дело - какой-нибудь скоростной гироскутер», - подчеркнул Мухортиков.

Руководитель Федерации автовладельцев России также одобрил идею приравнять пешеходов на гироскутерах и прочем к велосипедистам.

«У велосипедистов тоже скорость большая, но тем не менее они не являются участниками дорожного движения, имеющими лицензию. То есть они имеют перед автомобилями преимущество, точно так же, как пешеходы. Вот то же самое нужно сделать и с гироскутерами и самокатами. Пусть они передвигаются по дорожкам и выделенным белым полосам, не более того», - сказал Канаев.

По его мнению, выпускать граждан на гироскутерах, самокатах и сигвеях на дороги общего пользования можно было бы только при условии сдачи экзамена на знания ПДД и при обязательной проверке зрения.

<https://ria.ru/20191101/1560487196.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД «ЗАГОНЯТ» САМОКАТЫ НА ТРОТУАРЫ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ**

Проект правил для передвижения электросамокатов и гироскутеров, предложенный **Минтрансом** РФ, «загонит» их на тротуары, заявил РИА Новости член экспертного совета Госдумы РФ Петр Дворянкин.

По словам эксперта, изменения в ПДД актуальны с точки зрения активного развития новых форматов городской мобильности. «В Москве, в том числе за счет активного развития пешеходного пространства, его связанности, расширения тротуаров с одной

стороны и сужения автомобильной дороги, введения платной парковки в центре были созданы благоприятные условия для развития передвижения на самокатах, электросамокатах, гироскутерах - «средств индивидуальной мобильности», если руководствоваться терминологией, предлагаемой проектом документа», - отметил он.

Дворянкин отметил, что СИМ могут развивать среднюю скорость в районе 20-30 км/ч, что больше скорости передвижения пешеходов и меньше скорости движения автомобилей и общественного транспорта. «Текущая редакция законопроекта, по сути, убирает СИМ с дороги на тротуары, ограничивая их скорость до 20 км/ч», - считает он.

«Важно, чтобы владельцы СИМ внимательно отнеслись к вопросу взаимодействия с пешеходами, не создавая для них помех. Все-таки 4-х кратная разница в скорости между пешеходом и максимально разрешенной скоростью СИМ является существенной», - добавил эксперт.

<https://ria.ru/20191101/1560485410.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ОТПРАВЛЯТЬ ГИРОСКУТЕРЫ НА ПРОЕЗЖУЮ ЧАСТЬ ОПАСНО, СЧИТАЕТ ЮРИСТ**

Люди, передвигающиеся по тротуарам на сигвеях, гироскутерах и роликах опасны для пешеходов, но отправлять их на проезжую часть будет опасно уже для них самих, поэтому разумно максимально расширить сеть велодорожек по всей стране, рассказал РИА Новости партнер юридической фирмы «ФБК Право», кандидат юридических наук Александр Ермоленко.

«Сама инициатива очень нужная. Когда мы выделяем особую полосу как велодорожки, это упрощает движение, но везде их не сделаешь. Ситуация не очень комфортна для регулирования: выпустить на проезжую часть на гироскутере или на роликах - это уже создать угрозу для самих роллеров. Оставить их на тротуаре – угроза для пешеходов. Эти транспортные потоки нужно грамотно развести», - считает Ермоленко.

Юрист отметил, что хорошим решением может стать разветвленная сеть велодорожек, но создать ее в российских условиях очень сложно.

По его мнению, проблему можно решить, только если ввести новый класс участника дорожного движения, как и предлагает **Минтранс**. Юрист подчеркнул, что данная проблема актуальна сегодня для всего мира, и никто не знает, как ее однозначно решить.

<https://ria.ru/20191101/1560484653.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.01.11; ПРАВИЛА МИНТРАНСА УРЕГУЛИРУЮТ СИТУАЦИЮ С ГИРОСКУТЕРАМИ, ЗАЯВИЛ ЭКСПЕРТ**

Проект правил для передвижения электросамокатов и гироскутеров, предложенный **Минтрансом** РФ, сможет урегулировать отношения между пешеходами, водителями и владельцами гироскутеров, заявил РИА Новости представитель рабочей группы «Автонет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Ярослав Федосеев.

**Минтранс** подготовил проект правил для передвижения электросамокатов, гироскутеров, мотоколес и сигвеев, а также предлагает ввести новые дорожные знаки для них. Ведомство также предлагает ввести в ПДД нового участника дорожного движения - лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности (СИМ), при этом в определении термина «пешеход» исключить приравнивание к пешеходам лиц старше 7 лет, использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и аналогичные средства.

«Считаем данную законодательную инициативу полезной в целях повышения безопасности на городских дорогах. Средства индивидуальной мобильности - это транспорт последней мили. Он активно популяризируется во многих регионах России, является экологичным и компактным. Мы считаем, что новые законодательные нормы

смогут урегулировать отношения между пешеходами, водителями и владельцами средств индивидуальной мобильности», - заявил эксперт.

«К 2025 году они (СИМ - ред.) будут повсеместны. Однако потребуется дополнительная инфраструктура - из спальных районов сейчас на них до центра почти не доехать», - отметил он.

<https://ria.ru/20191101/1560469641.html>

### **RNS; 2019.01.11; В МИНСВЯЗИ РАЗЪЯСНИЛИ ПРОЦЕДУРУ ОФОРМЛЕНИЯ ДТП ЧЕРЕЗ ПРИЛОЖЕНИЕ**

Для оформления ДТП через «Помощник ОСАГО» достаточно установить приложение на смартфон одному из двух участников ДТП, при этом подписи под заявкой должны поставить оба – каждый со своего устройства, а после оформления аварии необходимо известить страховую компанию в бумажном виде, рассказали замглавы Минсвязи Максим Паршин и глава Российского союза автостраховщиков (РСА) Игорь Юргенс.

По словам Паршина, для оформления ДТП онлайн оба участника аварии должны быть зарегистрированы на портале «Госуслуг».

«Приложение должно быть хотя бы на одном из устройств участников ДТП, но чтобы подписать (форму – RNS), нужно чтобы оба были зарегистрированы на ‘Госуслугах’». Приложение одно, но подписывать надо с разных устройств», - объяснил Паршин.

По словам главы РСА Игоря Юргенса, в «Помощнике» до сих пор остались два бумажных барьера – это оформление схемы ДТП, которую нужно нарисовать вручную и затем сфотографировать для загрузки, а также извещение страховщику. Планируется, что в следующих выпусках приложения эти процессы также будут переведены в электронный формат.

«Вы должны просто поехать потом... и бумажное заявление в свою (страховую) компанию надо привезти, потому что люди захотят, если сложный случай, осмотреть транспортное средство. На извещение страховой дается 5 дней», - добавил Юргенс.

Пользователи также смогут выбрать вариант фиксации ДТП с фотографиями или без них. В первом случае, участники инцидента могут рассчитывать на получение выплаты по ОСАГО в размере до 400 тыс. рублей, без фотографий - до 100 тыс. рублей.

Сервис оформления «Европротокола онлайн» запустили в тестовом режиме с 1 ноября в пяти регионах РФ, - в Москве и области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, а также в Республике Татарстан. Ранее сообщалось о тестировании только в 4 регионах без Татарстана. Данные о ДТП, загруженные и оформленные через приложение, в автоматическом режиме поступают в систему ОСАГО РСА. По словам главы союза, тестирование может быть завершено уже в первом квартале 2020 года.

<https://rns.online/transport/V-Minsvyazi-razyasnili-protseduru-oformleniya-DTP-cherez-prilozhenie-2019-11-01/>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2019.01.11; БЕЛОЗЕРОВ РАССКАЗАЛ ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В РАБОТЕ РЖД**

Глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров рассказал об основных направлениях в работе компании, а также о перспективах железнодорожной отрасли на полях форума «PRO//Движение.1520», прошедшего в Сочи с 28 по 30 октября.

За два дня деловой программы форума было заключено 15 соглашений, в работе мероприятия приняли участие 1,3 тыс. человек.

По словам Белозерова, проект, отвечающий глобальным интересам развития всего евразийского пространства, — строительство широкой колеи до Вены. Он отметил, что РЖД предложила другим странам рассмотреть варианты по переводу грузовой базы на российский стандарт. Глава компании призвал реализовывать совместные

технологические проекты и добавил, что «широкая» железная дорога до австрийской столицы может стать первым шагом на пути к интеграции.

На данный момент одна из проблем — отличия законодательств, которые действуют на «пространстве 1520» и за его пределами. «Для железных дорог сейчас очень важно быстро и гибко реагировать на изменяющуюся политику. Нужно двигаться по всем возможным направлениям, крайне быстро внедряя современные технологии», — считает Белозеров.

В РЖД также фиксируют быстрый рост отправки грузов в контейнерах, что считается самым современным и технологичным видом перевозок. В 2018 году по сети российских железных дорог перевезли 553 тыс. ДФЭ в транзитном сообщении, рост составил 34% по сравнению с предыдущим годом. В 2019 году данный показатель может составить более 600 тыс. ДФЭ.

На полях форума Белозеров также рассказал журналистам о высокой степени готовности проекта моста на Сахалин. Таким образом, остров сможет получить постоянную связь с материком.

<https://iz.ru/938795/2019-11-01/belozеров-rasskazal-ob-osnovnykh-napravleniakh-v-rabote-rzhd>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.11.01; ФПК ОТКРЫЛА В КАССАХ ПРОДАЖУ Ж/Д БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ЕВРОПЕЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) с 1 ноября начала продажи билетов на поезда европейских перевозчиков.

«С 1 ноября 2019 года АО «ФПК», являясь агентом Rail Europe, предлагает услугу продажи электронных проездных документов на поезда европейских перевозчиков: Eurostar, RENFE, Thalys, TGV, Elipsos, Artesia, Lygia и других», - говорится в сообщении ФПК.

Продажа билетов осуществляется в билетных кассах и доступна для поездов, курсирующих по территории Австрии, Бельгии, Великобритании, Венгрии, Греции, Германии, Дании, Италии, Испании, Ирландии, Люксембурга, Норвегии, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Франции, Хорватии, Чехии, Швеции, Швейцарии и других, в том числе абонементных билетов для поездок по Европе (Interrail Pass, FranceRail Pass, Swiss Pass), отмечается в сообщении.

Продажи билетов на европейские поезда начинаются за 90 суток до отправления поезда, на отдельные поезда - за 60 суток, отмечает компания.

Сбор за услугу по оформлению билета составит 300 рублей за каждое место, за оформление возврата - 200 рублей. Продажа билетов осуществляется в ж/д кассах ряда городов, в том числе Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону, Ярославля.

### **ТАСС; 2019.01.11; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА В РЕЖИМЕ «ВИРТУАЛЬНОЙ СЦЕПКИ» ОТПРАВИЛИСЬ ИЗ ХАБАРОВСКА В НАХОДКУ**

Два грузовых поезда в режиме «виртуальной сцепки» отправились сегодня со станции Хабаровск-2 на станцию Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»), следует из сообщения магистрали.

Технология интервального регулирования предполагает синхронное движение двух разных поездов с минимально допустимым удалением друг от друга. На локомотивы устанавливаются радиомодемы, с помощью которых по защищенному цифровому каналу передаются режимы ведения составов и осуществляется связь между ведущим и ведомым составами.

Разработчиком системы является Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте (НИИАС).

Необходимость внедрения новой технологии в организации движения поездов была обусловлена ростом грузопотока на Дальний Восток.

По графику предусмотрено ежесуточно пропускать по пять пар поездов в «виртуальной сцепке». Применение данной технологии, при использовании в полном объеме, на всех «нитках» графика, может позволить без модернизации инфраструктуры увеличить пропускную способность участка на 15 поездов.

<https://tass.ru/ekonomika/7070024>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.02; ПОД ГАЗОВОЗОМ ТРОНУЛСЯ ЛЕД; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ ПЕРВОГО СУДНА ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2»**

ВЭБ.РФ, «Совкомфлот» и «Звезда» наконец подписали первый твердый контракт на строительство пилотного газовоза для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2». Судно должно быть сдано в 2023 году. Летом наблюдательный совет госкорпорации одобрил финансирование строительства 15 таких судов. Общий заем будет предоставлен примерно на \$5 млрд, а ставка по лизингу составит 4,85%. Следующий твердый контракт, еще на четыре газовоза, ожидается до конца года. При этом, по данным “Ъ”, ВЭБ.РФ потребовал от «Роснефти» обеспечения на \$4,5–6 млрд.

ВЭБ.РФ, «Совкомфлот» и «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) подписали соглашение о финансировании строительства первого пилотного газовоза для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2», об этом сообщила госкорпорация. Одновременно, объявил «Совкомфлот», он подписал с НОВАТЭКом долгосрочный договор тайм-чартера на эксплуатацию судна. Всего набсоветом ВЭБа одобрено финансирование 15 таких судов. Их поставка будет синхронизирована с началом работы «Арктик СПГ 2». Летом “Ъ” сообщал, что финансирование строительства газозовов будет организовано по лизинговой схеме с участием ВЭБ.РФ (см. “Ъ” от 29 июля). Решение было одобрено в августе на наблюдательном совете ВЭБ.РФ. Глава госкорпорации Игорь Шувалов говорил, что НОВАТЭК получит заем примерно на \$5 млрд. Он уточнял, что стоимость одного судна оценивается в \$330 млн. Ставка по лизингу ВЭБ.РФ, по данным “Ъ”, для 15 судов составит 4,85%.

Правительство уже приняло решение субсидировать строительство газозовов, но не более чем на 20% относительно цены в Южной Корее. Как поясняли на прошлой неделе “Ъ” в Минпромторге, проект постановления об утверждении субсидий внесен в правительство и проходит согласование в аппарате правительства. Минфином РФ в рамках бюджетного планирования на 2020–2022 годы утверждены средства в 22,02 млрд руб., уточняли в Минпромторге.

По словам источников “Ъ”, ВЭБ.РФ запросил у «Роснефти» гарантии под строительство газозовов в размере \$4,5–6 млрд.

В госкорпорации “Ъ” сообщили, что конкретные параметры сделки комментировать преждевременно, в «Роснефти» от комментариев отказались. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, отмечает, что требования по предоставлению гарантий — обычная практика при реализации крупных проектов.

То, что ВЭБ.РФ оценивает риски финансирования строительства газозовов выше, чем по другим совместным со «Звездой» проектам, вполне ожидаемо, и, предоставляя льготную низкую ставку, он вправе рассчитывать на реализацию акционерами верфи комплекса мер по снижению рисков, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В то же время, отмечает он, учитывая предоставление госсубсидий, а также то, что на начальном



этапе «Звезда» будет фактически осуществлять сборку из крупных узлов, произведенных в Корее, требование фингарантий от акционеров представляется избыточным.

В начале года НОВАТЭК зарезервировал на «Звезде» места для строительства 15 судов «по рыночной цене» (см. “Ъ” от 11 января), но летом глава и совладелец компании Леонид Михельсон сообщил, что флот газозовов может быть расширен до 17 штук (см. “Ъ” от 10 июня). Первый зампред ВЭБ.РФ Николай Цехомский уточнял, что в случае увеличения объема заказов госкорпорация, возможно, по «аналогичной модели» профинансирует строительство еще двух газозовов.

В апреле «Звезда» и «Совкомфлот» подписали контракт на строительство первого пилотного газозова (см. “Ъ” от 9 апреля). Как уточняла «Роснефть», судно должно быть поставлено в первом квартале 2023 года. А летом планировалось подписать контракт на строительство еще четырех газозовов (см. “Ъ” от 20 мая). Позже собеседники “Ъ” уточняли, что между компаниями не заключены твердые контракты, а ранее достигнутые договоренности близки, скорее, к соглашениям о намерениях.

В конце сентября первый замглавы «Совкомфлота» Евгений Амбросов говорил, что контракт на строительство первого газозова для «Арктик СПГ 2» будет подписан в октябре. «Согласно “дорожной карте”, по пилотному судну мы должны уже буквально до конца октября завершить подписание документов и сделать первый аванс», — уточнял топ-менеджер.

До конца года планируется подписание еще по четырем судам, которые будут строиться по той же спецификации, что и пилотное судно, говорил господин Амбросов.

Спецификация следующих десяти судов может быть немного изменена в сторону усиления качества ледопроеходимости, добавлял он. По данным собеседников “Ъ”, первую пятерку газозовов планируется построить по проекту Samsung. Для других судов может быть выбран проект Aker Arctic, который должен быть подготовлен в первом квартале 2020 года. Он предусматривает улучшенные характеристики движения газозовов за ледоколом, а также установку вместо трех азиподов двух и одного гребного винта по центру.

При этом источники “Ъ” отмечают, что цена одного газозова в \$330 млн — это расчет на 15 судов, а если их будет заказано пять, то цена вырастет до \$380 млн.

Собеседники отмечают, что «Звезда» уже говорит о том, что заявленных бюджетных средств может быть недостаточно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4147791>

### **ПРАЙМ; 2019.01.11; «СОВКОМФЛОТ» И ВЭБ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПИЛОТНОГО ГАЗОВОЗА ДЛЯ «НОВАТЭКА»**

«Совкомфлот» и ВЭБ.РФ подписали контракт на финансирование строительства пилотного газозова для «Новатэка» на верфи «Звезда», сообщила пресс-служба госкорпорации.

Наблюдательный совет ВЭБа одобрил финансирование поставки 15 танкеров-газозовов на судовой верфи «Звезда» для «Арктик СПГ-2», каждое судно будет стоить около 330 миллионов долларов, сообщал журналистам в августе глава госкорпорации Игорь Шувалов.

«Группа компаний «Совкомфлот», группа ВЭБ.РФ и ССК «Звезда» подписали пакет соглашений, предусматривающих финансирование строительства пилотного танкера-газозова на верфи «Звезда» с целью дальнейшей передачи в тайм-чартер ПАО «Новатэк» для проекта «Арктик СПГ-2», — говорится в сообщении. Поставка судов будет синхронизирована с началом работы «Арктик СПГ-2», уточняет ВЭБ.

«Это уже седьмое судно, по которому мы подписываем соглашения о финансировании строительства на «Звезде» с последующей передачей их в лизинг. Всего на текущий момент одобрено участие ВЭБ.РФ в поставках 21 танкера. Рост портфеля заказов на верфи

- основа для дальнейшей работы наших партнеров по увеличению уровня локализации производства», - приводятся в сообщении слова зампреда ВЭБа Артема Довлатова.

Контракт по строительству на судовой верфи «Звезда» пилотного танкера для «Арктик СПГ-2» планируется подписать до конца октября, в этот же срок будет сделан первый аванс, до конца текущего года состоится подписание по еще четырем судам, сообщил в сентябре журналистам первый замгендиректора, член правления «Совкомфлота» Евгений Амбросов.

Судостроительный комплекс «Звезда» получит субсидии в объеме 24 миллиардов рублей на создание крупнотоннажных судов, средства заложены в бюджет, сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. Средства предполагается направить на субсидирование строительства трех танкеров-продуктовозов для «Совкомфлота» и 15 газозовов в интересах «Новатэка». Министр отмечал, что объем субсидирования по 15 газозовам оценивается примерно в 45 миллиардов рублей.

### **ТАСС; 2019.01.11; АСТРАХАНСКИЙ СУДОЗАВОД СПУСТИЛ НА ВОДУ ПЕРВОЕ РЕЧНОЕ КРУИЗНОЕ СУДНО СЕРИИ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО»**

Астраханский судостроительный завод «Лотос» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) в пятницу спустил на воду первое в РФ речное круизное судно серии «Золотое кольцо» (ПКС -180) которое сможет работать даже на мелководье. Теплоход построен для компании «Волгасервис» (входит в группу компаний «Гама», Нижний Новгород) и ориентировочно выйдет в навигацию в 2020 году, сообщил в пятницу журналистам гендиректор группы компаний «Гама» Дмитрий Галкин.

Закладка этого судна прошла в январе прошлого года. Второе такое судно было заложено в июне 2018 и пока еще строится. Проект (ПКС-180) представляет собой трехпалубный теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров. У судна малая осадка, что даст возможность безопасно передвигаться по неглубоким рекам, под мостами, а также даст возможность подходить к необорудованным берегам.

«Такие именно суда не строились, это первое речное круизное мелкосидящее судно. Его строительство - тенденция современного времени с учетом проблем с маловодностью и мелководьем. (...) Это судно позволит расширить географию речных круизов. Сегодня в России используется только половина тех водных путей, которые есть, а этим проектом мы расширяем географию практически на 100%», - сказал Галкин.

Он заметил, что теплоход будет достраиваться еще несколько месяцев на собственном предприятии компании в Нижнем Новгороде. В навигацию судно должно выйти в третьем квартале 2020 года. Теплоход будет работать по кольцевому маршруту между Москвой и Нижним Новгородом. Общая стоимость одного такого теплохода - более 500 млн рублей.

Первый заместитель гендиректора «Южного центра судостроения и судоремонта» (в него входит судозавод «Лотос») Владимир Прудыус отметил, что для завода строительство таких туристических пассажирских судов - новая веха, при этом предприятие рассчитывает на новые подобные заказы.

<https://tass.ru/ekonomika/7071185>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.01.11; НА ПОРОГЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ**

В Астраханской области появится судостроительный кластер.

До роковых 90-х в регионе работал ряд предприятий судостроительной и судоремонтной отраслей. Что было потом, лучше не вспоминать. Но минули тяжелые годы, и день сегодняшний вселяет надежды.

Точка роста

На базе предприятия «Красные баррикады» в регионе создадут единый производственный кластер. Об этом сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

Это станет возможно благодаря вливанию «Красных баррикад» в состав Объединенной судостроительной корпорации. Министр пояснил, что при наличии заводов «Лотос» и имени 3-го Интернационала, которые на сегодня принадлежат ОСК, эта покупка должна привести к созданию мощного судостроительного кластера в регионе, способного удовлетворять потребность транспортных компаний в судах класса «река–море».

Направление работы возрожденных «Красных баррикад» обещает стать разноплановым. Это грузовые и пассажирские суда, а также суда специального назначения для нефтегазовых компаний. На ближайшие три года загрузка только «Красных баррикад» может составить от 15 до 20 млрд руб. Особенно с учетом объединения в единый судостроительный кластер трех предприятий.

Вместе с ростом производительности возрождаемого судостроительного завода предполагается и ряд оптимизационных мер. Например, разделение производственных площадок. Так, в Астрахани, на предприятии «Красные баррикады», будет проходить окончательная сборка. Современные технологии позволяют это сделать.

Таким образом, обеспечивается ритмичность, ускоряется процесс строительства судов. А при высокой скорости производства в результате можно говорить о более эффективной цене. Это обеспечит также дополнительные рабочие места, модернизацию производственной площадки.

В качестве дополнительных мер поддержки в рамках гос-программ предусмотрен также льготный лизинг – компенсация процентов по кредитным лизинговым платежам для главных заказчиков – транспортных компаний.

Эти меры, а также запущенная новая мера господдержки – утилизационный грант обеспечивают компенсацию первого лизингового платежа, что мотивирует компании приобретать новую технику, сдавая старую на металлолом. Это, по сути, аналог того, что делалось по автопрому. Сегодня это применимо и в судостроении. Подобная практика, к слову, в России реализуется уже не первый год: только в прошлом году на эти цели из федерального бюджета было направлено 5 млрд руб., а с 2008-го – более 20.

Поддержат астраханское судостроение в целом и в рамках дотаций на федеральном уровне. Речь идет о Фонде развития промышленности, который наряду с региональным будет оказывать помощь в том числе и судостроительной сфере.

По мнению экспертов, в Астраханской области судостроение, по-видимому, сектор, где видна точка роста. Исходя из этого, Минпромторг договорился с главой области о том, что региональный фонд развития промышленности будет наполняться региональным бюджетом, а федеральный – предоставлять «финансовое плечо» по 70% от тех займов, которые потребуются для реализации этих проектов.

Запуск проекта по возрождению завода «Красные баррикады», по словам Дениса Мантурова, произойдет в ближайшей перспективе.

В настоящее время морская индустрия является важнейшим направлением развития экономики Астраханской области. В регионе функционируют 10 крупных и средних судостроительно–судоремонтных предприятий, два морских порта – Астрахань и Оля суммарной перегрузочной мощностью 16,4 млн т, в которых работают 16 операторов грузовых терминалов. На шельфе Каспия ведется обустройство двух месторождений: им. Ю. Корчагина и им. В. Филановского. В текущем году начинается строительство объектов обустройства месторождения Ракушечное.

Предприятия судостроения строят сухогрузы, танкеры, суда пассажирского и вспомогательного флота, крановые суда. Крупные предприятия судостроительного комплекса области специализируются на строительстве морских гидротехнических сооружений для освоения шельфовых месторождений. Суммарная мощность по обработке металла судостроительных и судоремонтных предприятий составляет до 90 тыс. т в год.

Опыт, накопленный астраханскими корабелями при строительстве объектов шельфовых месторождений, позволил освоить новые направления деятельности по строительству судов транспортного и пассажирского флота.

Совсем недавно в Астраханском судостроительном производственном объединении (АСПО) состоялась закладка двух танкеров–химовозов проекта 00216М. Продолжает серийное строительство танкеров и сухогрузов, а с 2016 г. – и пассажирских круизных судов судостроительный завод «Лотос». Серьезным конкурентным преимуществом данного завода являются льготы, получаемые им как резидентом особой экономической зоны «Лотос».

Помимо судостроения активно развивается в регионе и судоремонт. На судоремонтных предприятиях имеются несколько плавучих доков, грузоподъемность крупнейшего из которых 5400 т.

К традиционным лидерам данной отрасли – Волго–Каспийскому СРЗ, заводу им. Ленина и заводу «Галактика» – присоединилось АСПО, которое после длительного перерыва восстановило судоремонтное направление деятельности и планирует задействовать под него не только головную площадку, но и мощности завода им. 3–го Интернационала.

ОЭЗ «Лотос» – зона надежды

Особая экономическая зона «Лотос» была создана в конце 2014 года. Точнее, было подписано постановление Правительства РФ о ее создании. Сама же территория представляла собой огромный пустырь площадью 1000 га, на котором не было ничего (кроме завода «Лотос», который стал якорным резидентом ОЭЗ). Территорию нужно было развивать с нуля, начиная с планирования и межевания участков, заканчивая созданием объектов инфраструктуры. Для строительства и функционирования новых предприятий нужны вода, электричество, газ и многое другое.

Сегодня это уже не голая степь, а большая строительная площадка, где появились первые производственные цеха резидентов ОЭЗ «Лотос» и объекты инженерной инфраструктуры. В настоящее время в ОЭЗ привлечены 8 компаний–резидентов (в том числе 2 компании с иностранным участием) с общим объемом заявленных инвестиций – более 24 млрд руб. Завершаются переговоры с несколькими иностранными компаниями – ведущими производителями оборудования судостроительного профиля. Также в настоящее время готовят бизнес–планы ряд компаний, которые станут резидентами в этом году.

Завершено строительство объектов инфраструктуры на площади 400 га (это сети водоснабжения и водоотведения, электрические сети, распределительные подстанции, камеры водоснабжения и другие) в рамках выделенных средств из федерального бюджета. На начальном этапе регион планировал более активно заполнять территорию резидентами судостроительного профиля. Но, начав работать в этом направлении, столкнулся с проблемой отсутствия сформированного рынка комплектующих для судостроения и нефтегазовой отрасли. Сейчас этот процесс более–менее понятен, появляются конкретные программы и поручения. Астраханская область планирует в ближайшее время привлечь в качестве резидентов тех иностранных производителей, с которыми ведутся переговоры с самого начала.

С учетом подписанной Конвенции о правовом статусе Каспийского моря и ряда документов о сотрудничестве с партнерами России по Каспию регион считает, что значение ОЭЗ «Лотос» как единственной производственной ОЭЗ России на Каспии значительно возрастет.

Завод «Лотос» реализует проект модернизации судостроительного производства. Суть проекта заключается в модернизации и реконструкции действующего судостроительного предприятия для увеличения производственных мощностей, повышения качества продукции до мирового уровня и концентрации производителей смежных отраслей на территории ОЭЗ «Лотос». В рамках реализации проекта запущен центр металлообработки,

который включает в себя линию предварительной обработки и термической резки металлопроката.

В среднесрочной перспективе планируется внедрение в цикл производства продукции линии по сварке плоских секций, что позволит реализовать поточный метод строительства судов, наладить логистику перемещения продукции внутри производственной площадки, сократить цикл постройки судов, увеличить объемы производства в соответствии с меняющимися потребностями рынка.

Опираясь на консолидацию

Сотрудничество в сфере судостроения с партнерами из прикаспийских государств является значимым фактором экономического развития области. Судостроительные предприятия региона на протяжении многих лет регулярно выполняют заказы партнеров из прикаспийских государств по возведению крупных и технически сложных морских инженерных сооружений, предназначенных для поиска и добычи углеводородов на морских месторождениях, и ремонту судов различного класса и назначения.

За последнее десятилетие только по заказам из Туркменистана на астраханских судостроительных и судоремонтных предприятиях было построено и отремонтировано различных объектов флота на сумму свыше 615,5 млн долларов США.

Из числа последних реализованных контрактов можно отметить ремонт в 2017 году на ССЗ «Первомайский» туркменского танкера, а на «Галактике» – ремонт сухогруза из Туркменистана.

Наметилась тенденция к размещению в Астрахани заказов на ремонт судов из Ирана. В 2015–2017 гг. на верфях «Галактики» было отремонтировано пять иранских судов.

В настоящее время компания «КНРГ Проекты» завершает строительство многофункционального судна снабжения для обеспечения работы морских стационарных платформ на Каспии. Эти примеры показывают, что сотрудничество в сфере судостроения и судоремонта между областью и прикаспийскими странами успешно развивается.

В то же время прикаспийские государства уделяют пристальное внимание развитию морской индустрии, в том числе и развитию судостроения. В связи с подписанием Конвенции о правовом статусе Каспийского моря развитие этого направления ускорится. Судостроительные предприятия Азербайджана и Казахстана строятся в сотрудничестве с ведущими иностранными компаниями, и, конечно, они являются конкурентами астраханских корабелов. Кроме того, соседи по Каспию имеют возможность строить суда с большими массогабаритными характеристиками.

Однако у наших судостроителей есть и конкурентные преимущества. Во–первых, это квалифицированные кадры, подготовка которых ведется в регионе. Во–вторых, наработанные компетенции по строительству судов различного назначения. И, наконец, большое число предприятий определенных специализаций и направлений.

С приходом в регион Объединенной судостроительной корпорации в отрасли прошла консолидация крупных предприятий, вошедших в ОСК. Корпорация активно участвует в развитии судостроительной отрасли региона, обеспечивая привлечение новых производственных заказов, что способствует расширению его конкурентных преимуществ.

В среднесрочной перспективе астраханские корабелы могут включиться в работу по строительству судов рыбопромыслового флота, восстановив и расширив компетенции в этой области, освоить строительство вспомогательных судов для обслуживания шельфовых месторождений, а также судов дноуглубительного флота. Кроме того, перспективным является строительство железнодорожных и автомобильных паромов.

Кадровый вопрос

Российские судостроительные вузы готовят для отрасли специалистов, которые востребованы на рынке труда, но их квалификация не всегда соответствует запросам предприятий. Решить эту проблему, усовершенствовать подготовку кадров и дать



развитие отрасли в целом помогут совместные образовательные программы вузов и самих судостроительных компаний, считают эксперты, однако таким проектам нужна государственная поддержка.

Для Минобрнауки Астраханской области подготовка специалистов в сфере судостроения одно из приоритетных направлений развития региона. Однако сами вузы отмечают, что сталкиваются с некоторыми проблемами в обучении будущих кадров для отрасли. Речь идет, в частности, о недостаточной активности предприятий в организации и обеспечении образовательной деятельности.

В свою очередь, производственники отмечают, что уровень подготовки молодых специалистов, которые приходят на заводы после обучения, недостаточно высок. Учебные программы не всегда отвечают требованиям потенциальных работодателей. Выпускников вузов приходится доучивать на рабочих местах с помощью наставников. Есть специфика применяемых технологий, которым невозможно обучить, пока человек не участвует в решении производственных задач.

Решить проблему должны помочь совместные программы вузов и самих судостроительных заводов. Такую практику реализуют уже многие предприятия. Применяется, например, система «завод – вуз», когда обучающийся тесно связывается с конкретным производством, непосредственно участвует в нем. Для притока специалистов на производство судостроители инициируют создание в вузах факультетов кораблестроения и океанотехники. Но, наверное, самый кардинальный путь решения проблемы – создание на предприятиях собственных учебных центров.

Говоря о стимулировании развития судостроительной отрасли, и предприятия, и вузы отмечают, что несмотря на их готовность вкладывать свои ресурсы, стороны все же нуждаются в государственной поддержке. При этом поддерживать нужно не только совместные образовательные программы, но и в целом привлекать кадры в отрасль при помощи мер социальной поддержки.

Наиболее полезной формой социальной поддержки стало бы решение квартирного вопроса для молодых специалистов. Самостоятельно многим предприятиям пока не по силам решить вопрос с предоставлением жилья, как это было в советское время, но возможность получить свое жилье с использованием средств господдержки привлекло бы больше молодых кадров на предприятия. Здесь важна поддержка корпоративных программ жилищного строительства, участие центра и регионов в развитии социальной инфраструктуры муниципалитетов промышленных городов.

**Эффект логистики**

Показательный факт: недавно подписано соглашение между губернатором области и директором ООО «Портово–логистическая компания Каспий». Он подтверждает, что в регионе активно идет работа по исполнению поручений Президента России. Один из вопросов касается транспортной логистики территории, в данном случае – расширения портовых возможностей.

Сегодня проект портовой зоны курирует первый заместитель главы Минэкономразвития России Михаил Бабич. Сроки обозначены жесткие – пакет документов должен быть готов и направлен в федеральное ведомство до первого декабря текущего года включительно.

В данный момент между губернатором, представляющим интересы территории, и генеральным директором ООО «Портово–логистическая компания Каспий» Олегом Савченко подписано соглашение о намерениях по реализации проекта. Цена инвестиционного портфеля – 15 млрд руб. Деньги будут вложены в строительство частного порта для обработки контейнерных грузов, идущих по МТК «Север – Юг».

Причем сначала перевалка грузов будет осуществляться через причалы морского порта Оля. Они уже построены – их необходимо незначительно переоснастить техникой за счет частного инвестора. Далее, на прилегающей к морскому порту Оля территории, в районе ильмена Забурунный, будет отстроен новый грузовой район.

Здесь планируют осуществлять транспортную обработку и расфасовку грузов. Увеличится добавленная стоимость транспортируемого товара, что, по мнению специалистов, благоприятно скажется на развитии импортного и экспортного бизнеса.

Составлена дорожная карта развития судостроительных предприятий. Это поможет перейти к полному оздоровлению судостроительного кластера Астраханской области.

<http://transportrussia.ru/item/5253-na-poroge-vozhrozhdeniya.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2019.11.01; НЕБО КАЗАХСТАНА ПРИОТКРЫЛОСЬ; СТРАНА ВВОДИТ ПЯТУЮ СВОБОДУ ВОЗДУХА ДЛЯ НЕЗАНЯТЫХ МАРШРУТОВ**

Власти Казахстана ввели пятую свободу воздуха на направлениях, не интересных местным перевозчикам. Из российских авиакомпаний нововведением заинтересовались пока только «Уральские авиалинии». В конце года они откроют прямые рейсы из Екатеринбурга в Алматы, сегодня прямое сообщение между городами отсутствует. Другие российские авиакомпании пока не проявляют особого интереса к либерализации воздушного пространства Казахстана: на прибыльных направлениях давно работает крупнейшая в Казахстане Air Astana, а обслуживание в аэропортах страны обходится слишком дорого.

С 1 ноября в 11 казахских аэропортах, включая Нур-Султан, Алматы, Шымкент, Актау, Павлодар, Усть-Каменогорск, начинает действовать режим открытого неба, который вводится на три года. Иностранные, в том числе российские, авиакомпании смогут без ограничений по количеству рейсов летать из своих аэропортов в эти города с последующими перелетами в третьи страны. До ноября транзит был запрещен. Власти Казахстана рассчитывают, что мера повысит транзитный потенциал страны и увеличит транзитный пассажиропоток через ее аэропорты. Правда, пользоваться режимом открытого неба можно будет только в том случае, если интересующее перевозчика направление еще не занято казахскими авиакомпаниями.

Крупнейший местный перевозчик Air Astana летает из Алматы в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск. Из Нур-Султана компания летает в эти же города и в Екатеринбург. Таким образом, пятая свобода не распространяется почти ни на какие маршруты между крупнейшими городами России и Казахстана.

Прямого сообщения до сих пор не было только между Екатеринбург и Алматы, рейсы по этому направлению с 22 декабря открывают «Уральские авиалинии», которые базируются в Екатеринбурге.

Топ-менеджер одной из российских авиакомпаний отмечает, что полеты в Казахстан могли бы быть интересными, если бы казахские аэропорты снизили цены за обслуживание.

«В крупнейших казахских аэропортах цена обслуживания колеблется возле отметки €70 за пассажира, что в разы выше, чем в крупных российских аэропортах. В этих условиях сложно продать билеты по конкурентной цене», — говорит он.

Другой собеседник «Ъ» отмечает, что все высокодоходные маршруты уже заняты местными перевозчиками, новым игрокам предлагают начать эксплуатацию линии со спорным потенциалом.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что масштабных преимуществ российским авиакомпаниям пятая свобода (возможность летать через аэропорты страны в третьи страны) не дает, так как пока среди новых маршрутов не обнаруживаются высокодоходных.

В России получить право на введение режима открытого неба по пятой и седьмой свободам (возможность для перевозчика летать из аэропорта одной страны в другую без посадки в своей стране) в текущем году пытается петербургский аэропорт Пулково. Аэропорт рассчитывает существенно нарастить пассажиропоток за счет европейских

лоукостеров и транзита. Инициатива встретила серьезное сопротивление российских авиакомпаний, которые рискуют в случае введения нового режима потерять значительную часть пассажиров, проиграв конкуренцию европейским бюджетным авиакомпаниям. В результате **Минтранс** может принять компромиссное решение, согласно которому режим открытого неба будет применяться только при полетах из Петербурга в аэропорты, расположенные в 200 км от воздушных гаваней, куда уже летают российские авиакомпании. Решение будет принято к концу года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4147767>

### **ТАСС; 2019.11.03; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕЙС В ОМСК ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ**

Авиакомпания «Азимут» выполнила первый рейс из аэропорта Платов (Ростов-на-Дону) в Омск. Об этом сообщили в воскресенье в пресс-службе авиакомпании.

«Авиакомпания «Азимут» выполнила первые рейсы по маршруту Ростов-на-Дону - Омск - Ростов-на-Дону. В аэропортах отправления во время регистрации на рейсы торжественно поздравили первых пассажиров и вручили сертификаты на бесплатный перелет по маршрутной сети перевозчика», - говорится в пресс-релизе авиакомпании.

Новый рейс выполняется дважды в неделю. Вылет из Ростова-на-Дону по средам и субботам в 23:40, прибытие в Омск по четвергам и воскресеньям в 06:20. Вылет из Омска по четвергам и воскресеньям в 07:15, прибытие в Ростов-на-Дону - в 08:00 (по местному времени для каждого аэропорта).

Авиакомпания «Азимут» - авиаперевозчик Юга России, базирующийся в аэропортах Платов (Ростов-на-Дону) и Пашковский (Краснодар). Флот «Азимута» состоит из самолетов SSJ-100 улучшенной модификации SSJ-100-95LR с увеличенной дальностью полета.

Согласно декларации ключевых целей и приоритетных задач **Минтранса** РФ на 2019 год, доля авиационных внутрироссийских региональных рейсов в обход Москвы должна увеличиться в 2019 году до 39%. Согласно паспорту комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, в 2021 и 2024 годах значение индекса планируется увеличить до 44% и 51,35% соответственно.

<https://tass.ru/sibir-news/7075451>

### **РИА НОВОСТИ; 2019.11.02; ДО 90% АВИАИНЦИДЕНТОВ В РОССИИ СВЯЗАНЫ С ПОПАДАНИЕМ ПТИЦ, ЗАЯВИЛИ В «ЯМАЛЕ»**

Примерно 90% авиационных событий с самолетами в России связаны с попаданием птиц в воздушные суда, в связи с чем необходима доработка законодательства в части орнитологического обеспечения полетов, заявил РИА Новости гендиректор авиакомпании «Ямал» Василий Крюк.

Самолет Sukhoi Superjet 100 авиакомпании «Ямал» в пятницу вечером должен был следовать рейсом Тюмень - Петербург. По данным СК, на борту находились 83 пассажира и четыре члена экипажа. Экипаж самолета при взлете почувствовал удар, произошел сбой работы турбины, отказал левый двигатель, и командир принял решение выработать топливо и потом сесть в аэропорту взлета. Самолет благополучно сел в Тюмени, пассажирам пришлось вылетать в пункт назначения резервным бортом.

«К сожалению, в лучшую сторону в плане орнитологического обеспечения полетов у нас ничего не меняется. Необходимо обращать внимание на это... Если взять ежедневную статистику по безопасности полетов, циркуляр, который формирует Росавиации, то можно увидеть, что 90% авиационных событий - попадание птиц в воздушные суда... У нас попала, но летчик молодец, не растерялся, вовремя выполнил все процедуры. Но когда-нибудь это может привести к гибели людей», - подчеркнул собеседник агентства.

По его словам, необходимо менять авиационное законодательство в части орнитологического обеспечения полетов. «Законодательная инициатива слабая, ее нужно дорабатывать... Существует масса технологий отпугивания птиц. Кроме того, я знаю несколько аэропортов в России, где на посадку самолеты заходят через свалки, где поднимаются стаи чаек, ворон. Аэропорты не хотят этим заниматься - дорого», - сказал Крюк.

Крюк пояснил РИА Новости, что необходимо расследование инцидента, на которое потребуется несколько месяцев.

«Есть положение об авиационных событиях, это авиационное событие, оно в установленном порядке будет расследоваться Росавиацией. Есть сроки - месяц, два месяца. Дальше вступает в силу страховое законодательство, потом в зависимости от состояния двигателя - на это тоже время необходимо - будет приниматься решение о том, отремонтировать его или менять. Это длительный процесс», - заявил он.

Крюк также прокомментировал сообщения СМИ о том, что двигатель указанного самолета стоит около 12 миллионов долларов. «Примерно так... На этом «Сухом» установлен двигатель «SaM146» совместного производства России и Франции, он и стоит примерно столько, поэтому СМИ выбросили данную информацию. Если полностью производитель признает, что двигатель нельзя допускать к эксплуатации, то будет нужен новый», - добавил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20191102/1560518366.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2019.01.11; ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА CR929 БУДЕТ СОЗДАН В РФ С ФИЛИАЛОМ В КИТАЕ - МАНТУРОВ**

Совет директоров CRAIC (СП ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) и китайской COMAC) утвердил создание инженерного центра дальнемагистрального пассажирского самолета CR929 в России с филиалом в Китае, сообщил «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Совет директоров CRAIC, совместного предприятия России и Китая по программе широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929, утвердил создание инженерного центра в России. В Шанхае, где будет проходить финальная сборка воздушных судов, будет расположен филиал инженерного центра», - сказал глава Минпромторга (его слова передала пресс-служба ведомства).

На вопрос, будет ли инженерный центр в РФ держателем сертификата типа на CR929, то есть наделен полномочиями разработчика самолета, Мантуров заявил: «Что касается сертификации, варианты стратегии прорабатываются сторонами».

Работу над самолетом РФ и Китай начали в 2016 г. Планируется, что в базовой версии лайнер сможет принять 280 пассажиров, дальность полета составит 12 тыс. км. Сейчас проект находится на этапе gate-3: идет выбор конструкционных материалов, поставщиков ключевых систем и оборудования. Первый испытательный полет ожидается в 2023 г., серийный выпуск - после 2025 г. В октябре 2018 г. на выставке China Airshow в Чжухае был впервые представлен полноразмерный макет носовой части CR929, на МАКС-2019 в Жуковском - макет кабины и салона.

Стоимость проекта оценивалась в \$20 млрд. В СП ОАК и COMAC получили по 50% и договорились работать в формате равноправного риск-разделенного партнерства: делить расходы пополам и вести совместные продажи. Но в апреле газета «Ведомости» со ссылкой на источники сообщила, что COMAC захотела самостоятельно продавать самолет в Китае, а России было предложено продавать его у себя и на мировом рынке. Такой вариант делает участие РФ в проекте бессмысленным: потребность китайского рынка в широкофюзеляжных самолетах в ближайшие 20 лет оценивается примерно в 1200 шт., российского - всего от 50 до 120, говорил ранее глава ОАК Юрий Слюсарь.

Другое серьезное разногласие возникло в связи с выбором страны, в которой будет получен сертификат типа на CR929, говорили источники «Ведомостей». ОАК планировала, что раз она будет основным проектировщиком, то и держателем сертификата типа будет ее структура, зарегистрированная в России. Китай же настаивает, чтобы сертификат типа получала китайская компания, что дало бы ей статус разработчика самолета. Россия уже имеет опыт сертификации SSJ-100 в Европе, «которая необходима для поставок самолета на внешние рынки, Китай же - никакого», отмечали собеседники издания.

### **ТАСС; 2019.01.11; ПРЯМОЕ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫТО МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И МАГАДАНОМ**

Авиакомпания S7 Airlines выполнила первый прямой рейс по направлению Владивосток - Магадан, сообщили ТАСС в аэропорту Магаданской области.

Перелеты между Магаданом и Владивостоком востребованы у колымчан, так как через столицу Приморья проходят авиамаршруты в популярные для отдыха азиатские страны. До запуска прямого рейса из Магадана можно было добраться до Владивостока только с одной или двумя пересадками, занимавшими большое количество времени.

«Первый самолет по прямому рейсу прилетел в Магадан из Владивостока в 9:00 (01:00 мск) и вылетел обратно уже в 10:50 (02:50 мск)», - сказал собеседник агентства.

В авиакомпании ТАСС рассказали, что прямой рейс будет выполняться только по пятницам. Цены на билет - от 6 тыс. рублей в одну сторону, перелеты осуществляются на воздушных судах Airbus A320neo. Вылеты из Владивостока будут осуществляться в 04:40 (21:40 мск), прилет в Магадан - в 09:10 по местному времени (01:10 мск). Обратный рейс будет вылетать в 10:25 (02:25 мск) и приземляться во Владивостоке в 13:05 (06:05 мск).

Аэропорт Магадана значительно расширил сеть авиaperелетов в зимнем расписании. В конце октября в правительстве Чукотского автономного округа ТАСС сообщали о запуске прямого рейса между Магаданом и чукотским городом Певеком. Полеты будут осуществляться до конца 2019 года, в дальнейшем будет рассмотрен вопрос о маршруте на следующий год. Помимо рейса до Певека, открыты шесть дополнительных рейсов по внутрирегиональному направлению Магадан - Эвенск: по два рейса в октябре, ноябре и декабре. Дополнительные средства на эти цели выделены из областного бюджета.

По информации министерства дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области, в настоящее время и до конца 2019 года регион не будет иметь дефицита авиабилетов по всем направлениям. При этом загрузка самолетов составляет от 90% и выше. Наибольшей популярностью, как и прежде, пользуется маршрут Магадан - Москва, за две недели до полета практически все билеты выкупаются.

<https://tass.ru/obschestvo/7070287>

### **ТАСС; 2019.01.11; АЭРОПОРТ АНАПА В ДЕКАБРЕ ОТКРОЕТ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ДУБАЙ**

Аэропорт Анапа имени В. К. Коккинаки откроет в зимнем расписании чартерные полеты в Дубай. Об этом сообщили в пятницу в **пресс-службе** Международного аэропорта Краснодар имени Екатерины II.

«В рамках зимнего расписания полетов с 27 октября 2019 года по 28 марта 2020 года из Международного аэропорта Анапа планируется выполнение чартерных рейсов в Дубай (ОАЭ). Всего будет выполнено три авиарейса: вылеты 26 декабря 2019 года, 2 и 9 января 2020 года». - говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, рейсы организованы туристическим оператором Anex tour и авиакомпанией Azur air.

В зимнем расписании полетов планируется также ввести направление Анапа - Ереван.



Международный аэропорт Анапа имени В. К. Коккинаки является аэропортом курорта на юге России, где турпоток достигает 4 млн человек в год, а также воздушной гаванью для агломерации, включающей города Новороссийск, Темрюк, Тамань и Крымск. Пассажиропоток в январе - сентябре 2019 года составил около 1,5 млн человек. В мае 2019 Международному аэропорту Анапа присвоено имя летчика Владимира Константиновича Коккинаки.

Аэропорт находится под управлением компании «Базэл Аэро», в которую входят также аэропорты Краснодар, Сочи и Геленджика.

<https://tass.ru/ekonomika/7071809>

### **ТАСС; 2019.01.11; АВИАСООБЩЕНИЕ С КАРЕЛИЕЙ ВОЗОБНОВЛЕНО ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ВПП АЭРОПОРТА ПЕТРОЗАВОДСКА**

Специалисты Военно-строительного комплекса Минобороны России досрочно завершили реконструкцию искусственного покрытия взлетно-посадочной полосы аэродрома Бесовец в Петрозаводске (Карелия). Первый самолет совершил на нее посадку в пятницу, сообщили в Министерстве обороны России.

«Специалисты Военно-строительного комплекса Минобороны России досрочно завершили реконструкцию искусственного покрытия взлетно-посадочной полосы аэродрома, что позволило возобновить регулярные авиарейсы в Карелию», - отметили в Минобороны.

Во время реконструкции специалисты построили разворотные карманы на концевых участках полосы с обоих курсов посадки. Это позволит принимать воздушные суда любых типов.

На время ремонтных работ регулярное авиасообщение с Карелией было прервано.

Сейчас специалисты выполняют строительство нового аэровокзального комплекса аэродрома. Работы проходят в соответствии с Федеральной целевой программой по подготовке к празднованию 100-летия Карелии. Завершение возведения объектов запланировано на весну 2020 года.

### **ТАСС; 2019.01.11; КИТАЙСКИЙ ГОРОД САНЬЯ ОТКРЫЛ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ТОМСКОМ**

Город Санья на южном побережье острова Хайнань открыл регулярное прямое воздушное сообщение с Томском. Об этом сообщило муниципальное управление по вопросам туризма, культуры, телерадиовещания и спорта.

По его данным, 30 октября в 01:38 по местному времени (20:38 мск, вторник) первый самолет примерно со 160 российскими пассажирами на борту приземлился в международном аэропорту Санья. Перелеты по вторникам будет осуществлять авиакомпания NordStar, путешествие в обе стороны занимает 13,5 часа.

Как отмечается в сообщении, Томск для Китая имеет большое значение как в плане туризма, так и в области образования и в деловой сфере. «Открытие этого рейса позволит создать более благоприятные условия для поездок студентов, предпринимателей и туристов», - заявило управление.

Власти Санья также отметили, что этот маршрут заложил основу для развития нового воздушного коридора, который увеличит масштабность международной инициативы «Один пояс - один путь». «Он расширит географию прямого авиасообщения между Санья и РФ, откроет новую страницу в развитии экономических и культурных отношений между двумя странами», - подчеркивается в сообщении.

Согласно официальной статистике, аэропорт Санья обслуживает 39 международных авиарейсов, обеспечивая прямое сообщение с 33 городами, из них 21 относится к регионам с русскоязычным населением. В 2019 году этот южнокитайский курорт открыл прямой воздушный маршрут в Жуковский, Уфу и Казань.

<https://tass.ru/ekonomika/7071493>

**[Вернуться в оглавление](#)**