



Ежедневный мониторинг СМИ

11 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2019.11.11; МЕДВЕДЕВ СОБЕРЕТ ПРЕЗИДИУМ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ	4
ТАСС; 2019.11.08; ВИЗИТ ПЕРВОГО ЗАМГЛАВЫ МИД ГРЕЦИИ В РФ ОТЛОЖИЛИ ПО СОГЛАСОВАНИЮ СТОРОН	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.08; ДЕПУТАТ ПРОСИТ МИНТРАНС ОСТАНАВЛИВАТЬ КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА В МОСКВЕ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2019.11.10; ТРИ БИЛЕТА В МИНУТУ; ЗА ПЕРВЫЕ ДВОЕ СУТОК НА ПОЕЗДА В КРЫМ И ОБРАТНО БЫЛО КУПЛЕНО БОЛЕЕ 10 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ	5
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.09; БИЛЕТЫ БЕРУТ ВАГОНАМИ; В АЖИОТАЖЕ КУПЛЕНО БОЛЕЕ 3 ТЫС. МЕСТ В ПОЕЗДАХ В КРЫМ	6
КОММЕРСАНТЬ FM; КИРИЛЛ АБАКУМОВ; 2019.11.08; ЖЕЛАЮЩИЕ ПОПАСТЬ В КРЫМ ПЕРЕГРУЗИЛИ СИСТЕМУ; ЧТО ИЗВЕСТНО О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ С ПОЛУОСТРОВОМ	7
RNS; 2019.11.08; ПЕРЕВОЗЧИК ПРОДАЛ ВСЕ БИЛЕТЫ В ЛЮКСОВЫЙ ВАГОН ПЕРВОГО ПОЕЗДА МОСКВА — КРЫМ	9
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПАССАЖИРОПОТОК НА Ж/Д МАРШРУТЕ ПЕТЕРБУРГ-СЕВАСТОПОЛЬ В 2020Г МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 400 ТЫС. ЧЕЛОВЕК - ВЛАСТИ	9
ТАСС; 2019.11.08; ВЛАСТИ КРЫМА ОЦЕНИЛИ ВЛИЯНИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ НА ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК	10
RNS; 2019.11.08; ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ В КРЫМ СООБЩИЛ О СМЕНЕ АДРЕСА САЙТА ДЛЯ ПОКУПКИ БИЛЕТОВ	10
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.09; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖИТ ЛЕТАТЬ ПЛОСКО; НО СОЦИАЛЬНЫЙ ТАРИФ ПРОИНДЕКСИРУЮТ НА 4,3%	10
RNS; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТУ» ПРОДЛИЛИ «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ НА БИЛЕТЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	12
МОСКВА 24; 2019.11.08; КАК ДОЛГО ЖИТЕЛЯМ ЛОБНИ ПРИДЕТСЯ СЛУШАТЬ ГРОХОТ ОТ САМОЛЕТОВ	12
ТАСС; 2019.11.08; СОБЯНИН: ПОДГОТОВКА К ЗАПУСКУ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ВЫШЛА НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ	12
БРЯНСК TODAY; ДМИТРИЙ ТОЛОЧКО; 2019.11.08; В БРЯНСКЕ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА АЛЕКСЕЯ СЕМЕНОВА ПРИЯТНО УДИВИЛИ АВТОБУСЫ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.11; РОСТРАНСНАДЗОР РАСКРЫЛ ЧИСЛО НЕЛЕГАЛОВ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗОК	13
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2019.11.10; АКИМОВ НАЗВАЛ СРОКИ ЗАПУСКА СИСТЕМЫ ПООЩРЕНИЯ АККУРАТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ИВАН ПЕТРОВ; 2019.11.10; ПЛЮС-МИНУС ДЕСЯТЬ; БОЛЕЕ ТРЕТИ ОПРОШЕННЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ КАТЕГОРИЧЕСКИ ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ	14

ТАСС; 2019.11.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ НАПРАВИТ В РЕГИОНЫ 14,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	16
ТАСС; 2019.11.09; В РЕГИОНАХ СОТРУДНИКИ ГИБДД БУДУТ ИЗМЕРЯТЬ РОВНОСТЬ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ.....	16
ТАСС; 2019.11.08; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА ТРИ ГОДА УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ	16
ТАСС; 2019.11.08; СМЕРТНОСТЬ В ДТП В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ СНИЗИЛАСЬ ПОЧТИ НА 20% В ЭТОМ ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ 17 РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ МЕДВЕДЕВ; 2019.11.10; АКАДЕМИК АСКАР АКАЕВ ПРОЧИТАЕТ ЦИКЛ ЛЕКЦИЙ В ВЕДУЩИХ УНИВЕРСИТЕТАХ КИТАЯ 18	
РИА НОВОСТИ; 2019.11.09; В ПРАВИТЕЛЬСТВО В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ ВНЕСУТ ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ.....	19
ТАСС; 2019.11.08; МЕДВЕДЕВ РАСШИРИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАВОДКА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ.....	20
ТАСС; 2019.11.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИЛ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД В ШЕРЕМЕТЬЕВО	20
ИА REGNUM; 2019.11.09; В МЕТРО МОСКВЫ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТА РОССИИ.....	20
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.10; БЕСПИЛОТНИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ИЗ БЮДЖЕТА; ГОСУДАРСТВО КОМПЕНСИРУЕТ РАСХОДЫ НА ИХ СЕРТИФИКАЦИЮ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ СУБСИДИРОВАТЬ РОССИЙСКИЕ ЛАБОРАТОРИИ ПО ИСПЫТАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РФ ЗА 5 ЛЕТ НАПРАВИТ 50 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТРАНСПОРТА	23
ТАСС; 2019.11.09; АВТОМАТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В КРЫМУ ВВЕДУТ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ	24
ТАСС; 2019.11.08; ЕДИНОРОССЫ ЗАПУСТИЛИ ОНЛАЙН-СЕРВИС ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ	24
ТАСС; 2019.11.08; НА АЛТАЕ ЧЕРЕЗ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЧУЙСКИЙ ТРАКТ ОТКРЫЛИ МОСТ СТОИМОСТЬЮ ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	25
ТАСС; 2019.11.08; НОВЫЙ МОСТ ОТКРЫЛИ НА ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ	25
ТАСС; 2019.11.08; БУРЯТИЯ ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ ТРАНШ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА ЧЕРЕЗ УДУ	26
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПРОЕКТ ПЛАТНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАЛИВ ПОДОРОЖАЛ НА ЧЕТВЕРТЬ, ДО 44 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РОСАВТОДОР ПОЛУЧИТ 70 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОВРЕЖДЕННЫХ ПАВОДКОМ ДОРОГ В ПРИМОРЬЕ.....	27
ТАСС; ОЛЕГ ПАВЛЕНКО, ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2019.11.08; СДЕЛАНО В ПЕТЕРБУРГЕ. КАК ПОКАЗАЛ СЕБЯ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ТРАМВАЙ НА ВОДОРОДНОЙ ЭЛЕКТРОТЯГЕ.....	27
ТАСС; 2019.11.08; ГЛАВА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЗНАЧИЛ НОВОГО МИНИСТРА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕГИОНА	29
RNS; 2019.11.08; В ЕС ВСЕ НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ОБЯЖУТ ОСНАСТИТЬ АЛКОЗАМКАМИ.....	30
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.11; ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ САЖАЮТ В ОДНУ ТЕЛЕЖКУ; УВЗ И ОВК ДУМАЮТ О ЕДИНОМ СТАНДАРТЕ ДЛЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ	30

ТАСС; 2019.11.11; РЖД ЗАВЕРШАТ РАСШИРЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТЕРМИНАЛА «ГРОДЕКОВО» В ПРИМОРЬЕ К 2020 ГОДУ	32
ТАСС; 2019.11.08; «РЖД ЛОГИСТИКА» И ПЛАТФОРМЕННАЯ КОМПАНИЯ ЧУНЦИНА YUXINOU БУДУТ РАЗВИВАТЬ «АГРОЭКСПРЕССЫ»	32
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РЖД ПОДКЛЮЧИЛИ В «САПСАНАХ» КИТАЙСКИЕ ПЛАТЕЖНЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ОПЛАТЫ ТОВАРОВ НА БОРТУ	32
ТАСС; 2019.11.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ТЕРМИНАЛА В ВАНИНО УВЕЛИЧИТ ГРУЗОБОРОТ УГЛЯ ДО 24 МЛН Т	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕВЕЛО В ЗЕМЛИ ВОДНОГО ФОНДА ПОЧТИ 48 ГА СЕЛЬХОЗЗЕМЕЛЬ ДЛЯ БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА	33
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2019.11.10; «КУКУРУЗНИК» ПРИКРЫЛИ ФАНЕРОЙ: В БУРЯТИИ ПО АДРЕСУ КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА НОВЫЙ САМОЛЕТ, НАШЛИ ДРУГОЙ ЗАВОД; АЛЬТЕРНАТИВУ СНЯТЫМ С ПРОИЗВОДСТВА АН-2 ЖДУТ ДЛЯ ВОЗРОЖДЕНИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РЕГИОНАХ	34
ТАСС; 2019.11.08; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА У МЕСТОРОЖДЕНИЯ УДОКАН В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПРОШЕЛ ДВА АУДИТА	37
ТАСС; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТ» ВНОВЬ ПРИЗНАЛИ САМОЙ ПУНКТУАЛЬНОЙ СРЕДИ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ МИРА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСК К РЕЙСАМ МОСКВА - ОСАКА	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; RED WINGS ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ К РЕЙСАМ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В КИТАЙ И ИТАЛИЮ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ К РЕЙСАМ В ТОКИО ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА, КРАСНОЯРСКА И ВЛАДИВОСТОКА	39
РБК; АННА БАЛАШОВА, АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.10; «ПОЧТА РОССИИ» ПОПРОСИЛА 40 МЛРД ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ; СПУСТЯ ПЯТЬ ЛЕТ ПОСЛЕ ОТКАЗА ОТ БЮДЖЕТНЫХ СУБСИДИЙ «ПОЧТА РОССИИ» ПОПРОСИЛА ВЫДЕЛИТЬ ЕЙ ПОЧТИ 40 МЛРД РУБ. ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ. НО ЭТИ СРЕДСТВА РАНЕЕ ПРЕДНАЗНАЧАЛИСЬ ДЛЯ РЖД, И КОМПАНИЯ НА НИХ РАССЧИТЫВАЕТ	39

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2019.11.11; МЕДВЕДЕВ СОБЕРЕТ ПРЕЗИДИУМ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ

Премьер **Дмитрий Медведев** проведет в понедельник заседание президиума совета по национальным проектам, оно будет посвящено развитию экспорта, производительности труда и малому и среднему предпринимательству, сообщает пресс-служба кабинета.

«**Медведев** проведет заседание президиума совета при президенте России по стратегическому развитию и национальным проектам. Участники заседания обсудят вопросы реализации национальных проектов «**Международная кооперация и экспорт**», «Производительность труда и поддержка занятости», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», - говорится в сообщении.

Заседание пройдет в формате видеоконференции с участием всех регионов, запланированы прямые включения.

В заседании примут участие первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко, вице-премьеры Алексей Гордеев и Дмитрий Козак, помощник президента Андрей Белоусов, главы **Минтранса Евгений Дитрих**, Минпромторга Денис Мантуров, Минсельхоза Дмитрий Патрушев, Минтруда Максим Топилин и первый замглавы Минэкономразвития Михаил Бабич.

<https://ria.ru/20191111/1560785192.html>

ТАСС; 2019.11.08; ВИЗИТ ПЕРВОГО ЗАМГЛАВЫ МИД ГРЕЦИИ В РФ ОТЛОЖИЛИ ПО СОГЛАСОВАНИЮ СТОРОН

Визит в Москву первого заместителя министра иностранных дел Греции Мильтиадиса Варвициотиса, который был запланирован на начало следующей недели, отложен по согласованию сторон. Об этом сообщили в пятницу журналистам в дипломатическом офисе **замминистра**.

«В связи с загруженной программой российского министра предусматривалось очень мало времени для беседы с нашим министром, и по согласованию сторон было решено отложить визит», - сказали в офисе.

В четверг официальный представитель МИД Греции Александрос Генниматас объявил на брифинге, что Варвициотис в качестве сопредседателя смешанной Российско-греческой комиссии по экономическому, промышленному и научно-техническому сотрудничеству совершит визит в Россию и встретится 11 ноября в Москве с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**, который является сопредседателем с российской стороны. Планировалось, что на встрече будут обсуждены вопросы подготовки следующего заседания совместной межправкомиссии, которое, как ожидается, пройдет весной 2020 года.

Служащий офиса Варвицитиса в пятницу отметил, что греческая сторона придает особое значение смешанной межправительственной комиссии и перезапуску экономических отношений. «Мы предложили отложить встречу, чтобы было больше времени для работы над перезапуском греко-российских экономических отношений», - сообщили в офисе, подчеркнув, что визит откладывается, а не отменяется. По словам дипломата, для обсуждения потребуется больше времени, так как имеется много крупных тем.

Согласно программе визита, Варвициотис планировал также встретиться в Москве и со специальным представителем президента России по Ближнему Востоку Михаилом

Богдановым, чтобы обсудить «региональные вопросы, которые касаются Ближнего Востока».

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/7094541>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.08; ДЕПУТАТ ПРОСИТ МИНТРАНС ОСТАНАВЛИВАТЬ КРЫМСКИЕ ПОЕЗДА В МОСКВЕ

Железнодорожное движение по Крымскому мосту откроется в декабре, но уже с 8 ноября все желающие могут купить билеты на поезда, следующие сообщением Москва — Симферополь и Санкт-Петербург — Севастополь. Но есть одна проблема: петербургский поезд проходит в объезд столицы, так что севастопольцам будет довольно сложно добраться до Москвы на поезде. Этим недоразумением заинтересовались в Госдуме. Как стало известно «Парламентской газете», 6 ноября депутат Дмитрий Белик направил запрос министру транспорта **Евгению Дитриху** (есть в распоряжении издания) с просьбой прояснить ситуацию.

«Я представляю в Госдуме город-герой Севастополь. И мне непонятно, почему поезд, который следует из Севастополя в Санкт-Петербург, проходя мимо Москвы, не делает остановку в столице», - пояснил «Парламентской газете» депутат.

Беспокойство граждан относительно того, что петербургский поезд не будет заходить в Москву, спровоцировало рост социального напряжения, отмечает Дмитрий Белик в своём письме к **Дитриху**.

«Прошу направить график движения в зимний и летний периоды времени, включая информацию о наличии технических и технологических возможностей осуществления остановки для посадки (высадки) пассажиров в столице Российской Федерации», — написал депутат в запросе.

Если же такие услуги оказать невозможно, он попросил **Минтранс** пояснить причины.

<https://www.pnp.ru/social/deputat-prosit-mintrans-ostanavlivat-krymskie-poezda-v-moskve.html>

На ту же тему:

<https://crimea.ria.ru/society/20191108/1117602027/V-GD-vozmutilis-otsutstviem-pryamykh-poezdov-iz-Sevastopolya-v-Moskvu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2019.11.10; ТРИ БИЛЕТА В МИНУТУ; ЗА ПЕРВЫЕ ДВОЕ СУТОК НА ПОЕЗДА В КРЫМ И ОБРАТНО БЫЛО КУПЛЕНО БОЛЕЕ 10 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ

У железнодорожных касс ажиотаж. Очереди появились еще утром в пятницу, когда по всей России началась продажа билетов на поезда в Крым и обратно. Самым популярным у пассажиров стал поезд Москва - Симферополь. А больше всего билетов продано в железнодорожных кассах. Хотя можно оформить проездные документы и через мобильное приложение «ГСЭ Билеты» и сайт grandtrain.ru, но они периодически зависали, не выдержав потока желающих.

Наиболее востребованным пока остается маршрут Москва - Симферополь. Уже известно, что большую часть билетов приобрели жители Москвы и Московской области.

Первый поезд отправится в Крым с Московского вокзала Петербурга 23 декабря в 14.00 по мск.

Одноэтажный поезд «Таврия» N 7/8 Санкт-Петербург - Севастополь сформируют из вагонов купе и плацкарт.

Первая «Таврия» отправится из Москвы с Казанского вокзала 24 декабря в 23.45 мск. Двухэтажный N 27/28 Москва - Симферополь будет состоять из СВ и купе, благодаря чему в каждом таком составе будет более 800 мест. Все вагоны оснащены кондиционерами и биотуалетами. Также пассажиров порадует современный стильный интерьер и функциональные эргономичные купе. В составе всех поездов будут работать

вагоны-рестораны. Цены в купе поезда Москва - Симферополь начинаются от 2966 рублей, на плацкарт в поезде Санкт-Петербург - Севастополь - от 3650.

- На поездах «Таврия» будет применяться система динамического ценообразования, - рассказал Александр Ганов, генеральный директор «Гранд Сервис Экспресс». - Но если мы говорим о регулируемом государством сегменте - плацкарте, - цена не будет превышать 4500 рублей. Максимальная цена за купе по маршруту Москва - Симферополь - 8000 рублей. Но это пиковая цена, которая будет применяться только в случае очень высокого спроса.

В Крыму железнодорожники начали продавать билеты в 24 пунктах полуострова - на всех вокзалах и кассах предварительной продажи. На отремонтированном железнодорожном вокзале Симферополя пока работают две кассы. Билетный кассир Любовь Елаго за четыре часа с начала продаж в пятницу продала почти сто проездных документов.

- Заказы от пассажиров самые разные, - рассказала Любовь Елаго. - Например, группы спортсменов и танцоров купили билеты на станции Северо-Кавказской железной дороги. А в основном покупают одиночные билеты или семьями на поезда до Санкт-Петербурга и Москвы.

Всего же за первый день на территории полуострова было куплено 857 билетов.

Первый состав «Таврия», который отправится из Санкт-Петербурга 23 декабря, впервые пройдет по Крымскому мосту 25 декабря и прибудет в Севастополь в 9 часов 25 минут. Таким образом, время в пути составит 43,5 часа.

<https://rg.ru/2019/11/10/reg-ufo/passazhiry-v-srednem-pokupaiut-tri-bileta-v-minutu-na-poezda-v-krym.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.09; БИЛЕТЫ БЕРУТ ВАГОНАМИ; В АЖИОТАЖЕ КУПЛЕНО БОЛЕЕ 3 ТЫС. МЕСТ В ПОЕЗДАХ В КРЫМ

Открытие продаж прямых железнодорожных билетов в Крым вызвало небывалый ажиотаж среди покупателей — сайт перевозчика «Гранд Сервис Экспресс» работал с серьезными перебоями, в первый же день раскуплено более 3 тыс. билетов. Первый поезд «Таврия» в Севастополь через новый железнодорожный мост отправится из Петербурга 23 декабря, а на следующий день уйдет первый состав из Москвы в Симферополь. Стоимость билетов начинается от 3 тыс. руб. Эксперты полагают, что, несмотря на близкую цену авиабилетов, около 20% пассажиров будут выбирать поезда — за географическое удобство, комфортные условия проезда и из ностальгических соображений.

В первый день продажи реализовано более 3 тыс. железнодорожных билетов в Крым, сообщил оператор крымского направления «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ). Первый поезд «Таврия» в Севастополь отправится из Санкт-Петербурга 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа. На следующий день запланировано отправление первого поезда из Москвы в Симферополь (33 часа в пути).

Поезда из Москвы будут ходить ежедневно, из Петербурга — до середины января ежедневно, далее до конца мая — по нечетным числам, после чего снова вернутся в ежедневный режим.

Прямое железнодорожное сообщение из РФ в Крым было прервано после присоединения полуострова к России в 2014 году. Для обеспечения перевозок были введены «единые» билеты — сквозной тариф на железнодорожную, авто- и паромную перевозку. Паром впоследствии исключили из «единого» с запуском автомобильной части Крымского моста в мае 2018 года. Железнодорожную часть обещают открыть для пассажирского движения до конца года, для грузового — в середине 2020 года.

Покупка прямых билетов в Крым возможна через кассы, мобильное приложение и на сайте. При этом сайт ГСЭ работает с серьезными перебоями. Корреспонденту “Ъ” так и не удалось через него купить ни один билет. Возможность оплатить услугу появилась только

при переходе на портал перевозчика с сайта ОАО РЖД (не продает билеты, но показывает количество свободных мест в новых поездах).

ГСЭ основан в 2002 году, стал первой российской транспортной компанией, получившей лицензию МПС на право перевозки пассажиров железнодорожным транспортом. Основная специализация — перевозки повышенной комфортности, в том числе между Москвой и Санкт-Петербургом. По «СПАРК-Интерфакс» выручка ГСЭ в 2018 году выросла почти на 11%, до 877 млн руб., чистая прибыль увеличилась почти в 4,5 раза, до 143 млн руб. В мае основатель и владелец ГСЭ Михаил Рабинович продал актив крупнейшему частному оператору пассажирских вагонов дальнего следования «Транскласссервис» (см. “Ъ” от 21 мая).

В ГСЭ пояснили “Ъ”, что на крымском направлении компания управляет вагонами ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД), использует железнодорожную инфраструктуру ОАО РЖД и КЖД в географических границах их работы. В середине сентября Минтранс сообщил, что Росимущество приобрело 166 вагонов дальнего следования и 10 локомотивов для передачи КЖД, до этого предполагалось изъятие государством этого подвижного состава у ОАО РЖД в качестве дивидендов, но от этого отказались (см. “Ъ” от 16 мая и 8 июля).

Стоимость билета ГСЭ из Москвы в Симферополь в вагоне-купе начинается от 2966 руб., в СВ — от 9952 руб., из Санкт-Петербурга в плацкарте — от 3500 руб., в купе — от 3906 руб. В ГСЭ сообщили “Ъ”, что субсидирование билетов на текущий момент не предусмотрено. При этом, как рассказал “Ъ” директор Aviasales по внешним коммуникациям Янис Дзенис, в 2019 году внутренний спрос из российских городов в Крым вырос на 56%, а средний чек на перелет туда-обратно снизился на 3% год к году, до 12 306 руб. Из Москвы билеты дешевле, добавил он. В несезон перелет из столицы в одну сторону стоит от 2,6 тыс. руб., из Петербурга — от 3,9 тыс. руб. По подсчетам аналитиков «Туту.ру», маршрут Москва—Симферополь стал самым популярным в РФ (по данным на 10 октября). На него приходится 7% всех проданных по стране билетов, отмечают в компании. Перелет по этому маршруту в обе стороны в среднем обходится путешественникам в 11,5 тыс. руб., что на 5% дешевле, чем в 2018 году, сообщили в «Туту.ру». Петербург—Симферополь занял 9-ю строчку рейтинга самых популярных маршрутов по РФ. За год цена на билет в обе стороны сократилась на 6%, до 15,6 тыс. руб. Глава Союза пассажиров Кирилл Янков не исключает, что сегодняшние низкие цены на билеты — это обычная политика многих перевозчиков, которые вначале выходят с недорогими билетами, чтобы «раскатать» маршрут. Велика вероятность, что ближе к лету их стоимость станет выше, полагает эксперт. Господин Янков уверен, что прямые поезда из Москвы и Петербурга будут пользоваться популярностью, несмотря на альтернативные маршруты и близкие цены на авиабилеты по данным направлениям. Не менее 20% пассажиров предпочтет поезд, считает он: самолеты летают напрямую из одного города в другой, а поезд делает остановки, на которых пассажиры могут подсесть или выйти ближе к конечному пункту своего назначения. Кроме того, по его словам, есть люди, для которых поезд комфортнее самолета, в том числе определенная категория пассажиров выбирает этот вид транспорта из ностальгии по детству и молодости, заключает господин Янков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4154355?query=МИНТРАНС>

КОММЕРСАНТЬ FM; КИРИЛЛ АБАКУМОВ; 2019.11.08; ЖЕЛАЮЩИЕ ПОПАСТЬ В КРЫМ ПЕРЕГРУЗИЛИ СИСТЕМУ; ЧТО ИЗВЕСТНО О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ С ПОЛУОСТРОВОМ

Покупатели билетов на поезд в Крым обрушили сайт перевозчика. Утром 8 ноября открылась продажа железнодорожных билетов на полуостров. Из Москвы можно будет добраться до Симферополя за 33 часа. Из Санкт-Петербурга до Севастополя — за 43,5

часа. Самый дешевый билет стоит около 3 тыс. руб., самый дорогой — 10 тыс. руб., это вагон СВ из Москвы. Рейсы запустят только 23 декабря. Известно, что первый билет купили спустя минуту после начала продаж, а всего уже продано более 3 тыс. билетов. Из-за большого спроса сайт работает с перебоями.

Интересно, что перевозчиком стала частная транспортная компания «Гранд сервис экспресс», у которой до этого было лишь одно направление. Ее представители не смогли дать “Ъ FM” оперативный комментарий. Что известно о компании — в справке.

Транспортная компания «Гранд сервис экспресс» появилась в 2002 году. Это первая в России частная компания, получившая разрешение на перевозку пассажиров поездами. Изначально она специализировалась на чартерных перевозках VIP-клиентов и организации индивидуальных рейсов.

По данным РБК, в начале мая владевший «Гранд сервис экспресс» бизнесмен Михаил Рабинович продал ее частному железнодорожному оператору «ТрансКласс сервис». В июне компания снова сменила владельца. Продавец тогда отказался раскрыть покупателя и сумму сделки.

Сменился и менеджмент. В конце августа директором «Гранд сервис экспресс» был назначен Александр Ганов всего через две недели после того, как он покинул пост вице-губернатора Тамбовской области. Когда господин Ганов уходил из регионального правительства “Ъ” писал, что он может занять пост некой дочерней структуры РЖД.

«Гранд сервис экспресс» стал первым оператором железнодорожного сообщения Крыма с материковой частью России в ноябре. **Минтранс** сообщил, что компания сама выступила с такой инициативой.

По данным «СПАРК-Интерфакс», в прошлом году выручка компании составила 878 млн руб., а чистая прибыль — 143 млн руб.

Поезда в Крым будут ходить ежедневно. Составы получили название «Таврия» — это одно из древних имен полуострова. Из Петербурга будут курсировать одноэтажные поезда, состоящие из купейных и плацкартных вагонов, из Москвы — двухэтажные с вагонами купе и СВ.

В Министерстве транспорта сообщали, что «Гранд сервис экспресс» сам предложил стать оператором этого направления. То, что перевозками занялась частная компания — неслучайность, говорит президент ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько: «“Гранд экспресс” — это частная компания. Их поезд ходит в Санкт-Петербург — он так и называется “Гранд экспресс”. Почему перевозкой занялась частная компания, вы, наверное, сами догадываетесь. Крым, к сожалению, находится под санкциями, поэтому те компании, которые решают сами за себя, могут заниматься перевозками».

В «Гранд сервис экспресс» сообщили, что цены на железнодорожные билеты будут меняться в зависимости от спроса и сезона. На самолете из Москвы до Симферополя сейчас можно долететь меньше чем за три часа. Билет на 23 декабря стоит 2,5 тыс. руб., на июль — в пределах 7 тыс. руб.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России Илья Уманский считает, что после запуска поездов перелеты могут подорожать: «Статистически до 50% туристов прибывают в места отдыха по железной дороге. От региона к региону есть некие колебания, но это в любом случае значительный поток туристов.

Крым все эти годы находился в ожидании начала работы железной дороги.

Чтобы как-то компенсировать недостаток такого транспортного сообщения, были предприняты действия по субсидированию авиационных перевозок, снижению тарифов на них, увеличению количества бортов на этом направлении.

Сейчас мы ожидаем значительный “переток” туристов с авиации на железную дорогу.

Также предполагается сокращение количества рейсов авиакомпаний в Крым и повышение тарифов на авиабилеты. Сейчас самое выгодное время для приобретения билетов и на поезда, и на самолеты. Динамическое ценообразование принято и в авиации, и у

железнодорожников. Как следствие, стоимость билетов динамически меняется, и чем раньше мы их покупаем, тем тарифы более выгодные».

В числе первых покупателей железнодорожных билетов на крымском направлении стали депутат Госдумы Андрей Козенко и сенатор Ольга Ковитиди. У некоторых крымчан возникли проблемы при покупке. Когда местные жители пытались оплатить билеты картами местных банков, которые находятся под санкциями, операции отклонялись.

<https://www.kommersant.ru/doc/4154315>

RNS; 2019.11.08; ПЕРЕВОЗЧИК ПРОДАЛ ВСЕ БИЛЕТЫ В ЛЮКСОВЫЙ ВАГОН ПЕРВОГО ПОЕЗДА МОСКВА — КРЫМ

Все билеты на места в люксовом вагоне (СВ) первого поезда Москва — Симферополь на 24 декабря оказались проданы в первый день запуска продаж, согласно данным сайта перевозчика «Гранд Сервис Экспресс» («ГСЭ») и онлайн-сервисов по продаже жд-билетов OneTwoTrip, Aviakassa, Ozon.Travel и Tutu.ru.

Так, на сайте «ГСЭ» указано, что на поезд из Москвы в Симферополь 24 декабря остались 527 мест и все они находятся в вагонах купе. Ранее перевозчик сообщал, что поезда из Москвы будут курсировать с вагонами купе и СВ (люкс).

В составе поезда следует один вагон СВ, в котором на двух этажах расположено 30 нижних полок, сообщили RNS в пресс-службе перевозчика. По заявлению «ГСЭ», стоимость проезда в СВ составит от 9 952 рублей.

По данным онлайн-сервисов OneTwoTrip, Aviakassa, Ozon.Travel и Tutu.ru, билет на первый поезд из Москвы в Симферополь билет сейчас можно купить также только в вагон купе.

При этом цены на сервисах незначительно разнятся. В среднем стоимость одного билета составляет 3,5 тыс. рублей на верхнюю полку и 5-5,3 тыс. – на нижнюю.

Как сообщили RNS в пресс-службе Ozon.Travel исходя из анализа первых покупок пользователей площадки, 60% пользователей планируют ехать в Крым с семьей или друзьями и покупают сразу несколько мест в поезде.

Первые поезда в Крым из Санкт-Петербурга и Москвы отправятся 23 и 24 декабря соответственно.

<https://rns.online/transport/Perevozchik-prodal-vse-bileti-v-lyuksovie-vagoni-pervogo-poezda-Moskva--Krim-2019-11-08/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПАССАЖИРОПОТОК НА Ж/Д МАРШРУТЕ ПЕТЕРБУРГ-СЕВАСТОПОЛЬ В 2020Г МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 400 ТЫС. ЧЕЛОВЕК - ВЛАСТИ

Пассажиropеревозки по ж/д маршруту Санкт-Петербург - Севастополь в 2020 году прогнозируются на уровне 400 тыс. человек, сообщил врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев журналистам в пятницу.

«По прогнозам, мы понимаем, что пассажиропоток может составить в районе 400 тыс. пассажиров, а в будущем в зависимости от спроса на билеты, потребностей россиян и жителей города расписание будет пересматриваться», - сказал он.

Первый поезд из Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря (время в пути составит 43,5 часа), в обратном направлении - 25 декабря (42,5 часа). Курсировать по железнодорожному маршруту будут пять одноэтажных поездов из 16 плацкартных и купейных вагонов. Общая вместимость поезда - более 750 мест.

Всего в пути следования поезд делает около 20 остановок, основным транзитным пунктом является Ростов-на-Дону, уточнили «Интерфаксу» в пресс-службе правительства Севастополя со ссылкой на оператора перевозок - «Гранд Сервис Экспресс».

Предполагается, что с 23 декабря 2019 года по 15 января 2020 года поезд по маршруту Санкт-Петербург - Севастополь будет курсировать ежедневно, на период межсезонья (с 17

января до лета 2020 года) - через день по нечетным дням, а в мае вернется в ежедневный график.

ТАСС; 2019.11.08; ВЛАСТИ КРЫМА ОЦЕНИЛИ ВЛИЯНИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ НА ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТОК

Запуск железнодорожного сообщения между Крымом и материковой Россией позволит увеличить туристический поток на полуостров приблизительно на 10%, сообщил изданию Nation News глава комитета по санаторно-курортному комплексу и туризму крымского Госсовета Алексей Черняк.

«Я думаю, что железнодорожное сообщение нам добавит порядка 10% туристического потока на Новый год и в дальнейшем, это даст примерно миллион человек в год», — сказал он.

Черняк подчеркнул, что по мере запуска железнодорожного сообщения с различными городами России эти показатели будут увеличиваться. По словам собеседника издания, благодаря возможности добраться до крымских курортов на поезде туристы перестанут зависеть от погодных условий, из-за которых сокращается авиасообщение в зимний сезон.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Krima-otsenili-vliyanie-zhd-soobscheniya-na-turisticheskii-potok-2019-11-08/>

RNS; 2019.11.08; ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ В КРЫМ СООБЩИЛ О СМЕНЕ АДРЕСА САЙТА ДЛЯ ПОКУПКИ БИЛЕТОВ

Билеты на декабрьские поезда в Крым продаются на новом сайте оператора перевозок компании «Гранд Сервис Экспресс», при этом сайт работает с перебоями, сообщили RNS в пресс-службе компании.

«Продажи открыты, билеты доступны на новом сайте, по адресу <https://grandtrain.ru> и в мобильном приложении “ГСЭ Билеты”, также в железнодорожных кассах... В связи с большим количеством запросов по покупке билетов в Крым на сайте, время оформления проездных документов может быть увеличено. Специалисты компании работают над устранением (проблемы)», — сообщили RNS в компании.

Первые билеты уже приобретены, уточнили в пресс-службе.

Там также рассказали, что на старом сайте (www.grandexpress.ru), можно приобрести только билеты на поезда из Москвы в Санкт-Петербург и обратно на поезд «Гранд Экспресс».

Стоимость проезда из Москвы в Симферополь в вагоне-купе начинается от 2966 руб., проезда в СВ — от 9952 руб. Стоимость проезда из Санкт-Петербурга в плацкартном вагоне начинается от 3500 руб., в купе — от 3906 руб.

Первый состав «Таврия» (№7/8) отправится с Московского вокзала Петербурга в Севастополь 23 декабря в 14:00 по московскому времени. В пути поезд пробудет 43,5 часа. По маршруту будут ходить пять поездов, состоящих из купейных и плацкартных вагонов.

Четыре двухэтажных состава с вагонами купе и СВ будут курсировать из Москвы до Симферополя и обратно (№27/28). Первый такой поезд отправится с Казанского вокзала 24 декабря в 23:45. Дорога займет 33 часа, сообщал оператор.

<https://rns.online/transport/Operator-poezdov-v-Krim-soobschil-o-smene-adresa-saita-dlya-pokupki-biletov--2019-11-08/>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.09; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖИТ ЛЕТАТЬ ПЛОСКО; НО СОЦИАЛЬНЫЙ ТАРИФ ПРОИНДЕКСИРУЮТ НА 4,3%

В 2020 году «Аэрофлот» продолжит летать на Дальний Восток по «плоскому» тарифу. При этом перевозчику удалось добиться его индексации на 4,3% — на уровень инфляции.

«Аэрофлот» неоднократно заявлял, что несет убытки от перевозок по «плоскому» тарифу, и осенью в **Минтрансе** обсуждалась возможность продажи части билетов по коммерчески обоснованным ценам. Но власти в итоге решили оставить «плоский» тариф на все билеты авиакомпании на Дальний Восток. Индексация должна позволить частично снизить издержки «Аэрофлота» на этих направлениях, но, по мнению экспертов, за ее счет компания и близко не сумеет компенсировать потери, поскольку «плоский» тариф примерно вдвое ниже коммерческого.

«Аэрофлот» и его дочерняя авиакомпания «Россия» в 2020 году продолжают выполнять перевозки из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск и Магадан по «плоскому» (фиксированному и не зависящему от времени покупки билета) тарифу, сообщили в авиакомпании, добавив, что параметры программы на год согласованы с правительством. Продление «плоских» тарифов «Аэрофлоту» на 2020 год и индексацию тарифа на 4,3% согласовал премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев**, сказал пресс-секретарь главы правительства Олег Осипов. По его словам, предложение индексировать тариф внес «Аэрофлот».

В компании пояснили, что индексация связана с ростом основных расходов, в том числе цен на авиакеросин.

«Компания была вынуждена увеличить тарифы на достигнутый уровень инфляции,— говорят в «Аэрофлоте».— Вместе с тем предлагаемые цены на билеты по этим направлениям по-прежнему существенно ниже себестоимости, поскольку несут в себе исключительную социальную значимость». Себестоимость перевозок в города Дальнего Востока перевозчик не раскрывает.

В 2018–2019 годах пролет между Москвой и городами Дальнего Востока в обе стороны стоил 22 тыс. руб. для рейсов «России» и 25 тыс. руб. для рейсов «Аэрофлота». В 2020 году, после индексации, цена поднимется до 22,95 тыс. руб. и 26,1 тыс. руб. соответственно.

Источники “Ъ” в небольших авиакомпаниях утверждают, что коммерчески обоснованный тариф на перелет из Москвы в Магадан составляет 18–20 тыс. руб. в одну сторону, то есть 36–40 тыс. руб. в обе стороны.

В этом году «Аэрофлот» долго не открывал продажи билетов на перелеты на Дальний Восток на 2020 год (см. “Ъ” от 30 октября). По словам собеседников “Ъ” в отрасли, в **Минтрансе** рассматривали вариант, при котором часть билетов будет продаваться по «плоскому» тарифу, часть — по субсидируемому (для пенсионеров, детей, студентов, многодетных родителей), часть — по коммерчески обоснованному. Эта мера якобы должна привести к устранению барьеров для допуска других авиакомпаний к перелету на Дальний Восток — сегодня конкурирующие с «Аэрофлотом» перевозчики отказываются летать из центральной России в макрорегион. Одна из причин — коммерчески обоснованный тариф существенно выше «плоского». При этом мера не решает проблему низкой покупательной способности жителей Дальнего Востока. В **Минтрансе** тогда говорили, что на 2020 год «плоский» тариф будет продлен в полном объеме.

Гендиректор FriendlyAviaSupport Александр Ланецкий считает, что даже незначительная индексация цены билетов позволит «Аэрофлоту» снизить издержки, что необходимо компании с учетом падения доходов на российском рынке авиаперевозок. «В Европе средняя цена авиабилета падает десять лет подряд,— говорит эксперт.— При этом индексация на уровень инфляции присутствует во всех договорах лизинга, обслуживания и других услуг». Он отмечает, что средняя цена на перелет из Хельсинки в Нью-Йорк (около 8 часов 45 минут, что примерно соответствует времени перелета из Москвы во Владивосток) туда-обратно составляет €600 (42 тыс. руб.). При проведении акций цены колеблются в диапазоне €450–550 (31,5–38,5 тыс. руб.), то есть «Аэрофлот» продает билеты вдвое дешевле их рыночной цены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4154351>

RNS; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТУ» ПРОДЛИЛИ «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ НА БИЛЕТЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

«Аэрофлоту» утвердили «плоские» тарифы на авиабилеты на Дальний Восток в 2020 году. Соответствующее согласование было получено в правительстве, сообщила компания.

«Аэрофлот» открыл продажу билетов по «плоским» тарифам на 2020 год в города Дальнего Востока: Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский и Магадан. Решение принято по результатам согласования с правительством РФ основных параметров программы «плоских» тарифов», — сообщили в компании.

«Плоский» тариф на эти перелеты означает, что цена на билет не зависит от сезона и уровня спроса.

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что Минтранс прорабатывает модель части перевозок «Аэрофлота» из Москвы на Дальний Восток по коммерчески обоснованным ценам.

При этом перевозчик впервые с 2018 года проиндексировал тарифы. Как объяснила сама компания, индексация произведена с учетом роста основных расходов, в частности на топливо.

Так, рейсы «Аэрофлота» во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск и Петропавловск-Камчатский будут стоить 15,66 тыс. рублей в одну сторону и 26,1 тыс. рублей туда-обратно. Рейсы «дочки» «Аэрофлота» авиакомпании «Россия» по тем же направлениям и в Магадан обойдутся в 13,77 тыс. рублей в одну сторону и 22,95 тыс. рублей туда-обратно. Ранее «Аэрофлот» осуществлял перевозку на Дальний Восток за 25 тыс. руб. туда-обратно, «Россия» — за 22 тыс.

<https://rns.online/transport/aeroflotu-prodlili-ploskie-tarifi-na-bileti-na-Dalnii-Vostok--2019-11-08/>

МОСКВА 24; 2019.11.08; КАК ДОЛГО ЖИТЕЛЯМ ЛОБНИ ПРИДЕТСЯ СЛУШАТЬ ГРОХОТ ОТ САМОЛЕТОВ

Жители Лобни жалуются на шумовое загрязнение из-за аэропорта Шереметьево

<https://tv.m24.ru/videos/196097>

<https://tv.m24.ru/videos/196091>

<https://tv.m24.ru/videos/196075>

ТАСС; 2019.11.08; СОБЯНИН: ПОДГОТОВКА К ЗАПУСКУ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ВЫШЛА НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ

Мэр Москвы Сергей Собянин, гендиректор компании «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров и губернатор Московской области Андрей Воробьев в пятницу осмотрели ход работ по подготовке к открытию первых маршрутов Московских центральных диаметров (МЦД).

«До открытия первых диаметров наземного метро осталась пара недель. Сегодня мы с коллегами проехали по части маршрута МЦД-1 и убедились в полной готовности инфраструктуры к перевозкам пассажиров. Утверждены тарифы на проезд, получены и обкатаны новые поезда «Иволга», завершаются первоочередные работы по ремонту станций и благоустройству прилегающих территорий. Разумеется, предстоит еще немало работы по реконструкции существующих и строительству новых остановочных пунктов, но это не мешает пуску движения», - отметил мэр Москвы.

По словам Собянина, сейчас заканчивается подготовка к запуску МЦД-1 «Белорусско-Савеловский». При этом на диаметрах будут ходить самые современные поезда «Иволга». Мэр сообщил, что в техническое задание к этому поезду были заложены самые высокие требования. Они оказались даже выше, чем у «Ласточки», которую производит в

основном Siemens, но локализация есть и в России. Таким образом Собянин анонсировал новый этап развития транспортного машиностроения.

Как сообщил Воробьев, на обновление пригородного железнодорожного состава тратятся значительные средства из бюджета Подмосковья, а сам проект МЦД пассажирам будет «доступен по цене и по качеству». Цена проезда по диаметрам в зоне «пригород» составит 45 рублей.

Губернатор сообщил о проверке готовности пересадочных станций. Он указал на особое внимание, которое специалисты уделили местам для парковки и благоустройству.

В свою очередь гендиректор РЖД отметил, что интервал в движении поездов на МЦД составит около шести минут. МЦД-1 и МЦД-2 запустят уже в 2019 году, а все пять диаметров, как и планировалось, будут реализованы до 2023-2024 годов.

<https://tass.ru/ekonomika/7093823>

БРЯНСК TODAY; ДМИТРИЙ ТОЛОЧКО; 2019.11.08; В БРЯНСКЕ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА АЛЕКСЕЯ СЕМЕНОВА ПРИЯТНО УДИВИЛИ АВТОБУСЫ

Напомним, сегодня, 8 ноября, в Брянск с рабочим визитом приехал **замминистра транспорта Алексей Семенов**. В месте с брянскими чиновниками он побывал на автотранспортном предприятии.

Алексей **Семенов** рассказал журналистам, что его приятно удивил наш парк новой техники. В ближайшие два месяца планируется выпустить на городские улицы 102 автобуса. Вся техника оснащена системой ГЛОНАСС.

- Предприятие на меня произвело приятное впечатление. Все в рабочем состоянии. Все чисто и ухожено. Брянское АТП может служить примером для других регионов, - заявил **замминистра**.

<https://bryansktoday.ru/article/112207>

На ту же тему:

<http://www.bryanskobl.ru/news/2019/11/08/11191>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.11; РОСТРАНСНАДЗОР РАСКРЫЛ ЧИСЛО НЕЛЕГАЛОВ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗОК

Ространснадзор в этом году провел масштабную кампанию по лицензированию всех пассажирских перевозок в стране и выдал 56 тысяч лицензий, рассказал в интервью «Российской газете» руководитель **Ространснадзора** Виктор **Басаргин**. Не менее половины перевозчиков работали на рынке без лицензии.

«Мы в этом году лицензировали все пассажирские перевозки, выдали 56 тысяч лицензий. На первое января этого года, то есть до проведения кампании по лицензированию, было всего 28 тысяч лицензий, остальные ездили без них. Это около 150 тысяч транспортных средств», - сказал Виктор **Басаргин**. То есть можно говорить, что на нелегальном рынке на 28 тысяч перевозчиков стало меньше, заметил он.

По результатам лицензирования в реестр было внесено более 300 тысяч транспортных средств. «Причем не просто записали автобус, марку, какого года он выпуска, но и кто является собственником, кто - перевозчиком, какие маршруты обслуживает», - добавил **Басаргин**.

Как пояснил глава **Ространснадзора**, на транспортном рынке есть криминальный элемент, но большинство нелегалов с криминалом никак не связаны. К ним не применяли санкции, пока шло лицензирование. Наказывать будут за повторные нарушения правил. Установлены штрафы до 400 тысяч рублей либо конфискация транспортного средства.

<https://rg.ru/2019/11/11/rostransnadzor-raskryl-chislo-nelegalov-na-rynke-passazhirskih-avtoperevozok.html>

РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2019.11.10; АКИМОВ НАЗВАЛ СРОКИ ЗАПУСКА СИСТЕМЫ ПОощРЕНИЯ АККУРАТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

Подобная система, вероятнее всего, будет запущена в 2020 году в экспериментальном режиме. Создание подобной системы будет обсуждаться в рамках комиссии по безопасности дорожного движения, заявил **Акимов**

Вице-премьер **Максим Акимов** заявил журналистам, что в следующем году в тестовом режиме может заработать система поощрения аккуратного стиля вождения. Об этом сообщает ТАСС.

«Я думаю, что за этим, безусловно, будущее. Это очень важный вклад в нашу общую безопасность. И что в экспериментальном режиме мы вполне в следующем году можем такие решения запустить», — сказал он.

По его словам, система пока будет запущена в тестовом режиме, так как это не потребует затрат на специальное оборудование, но нормативную базу все равно придется разрабатывать. При этом **Акимов** отметил, что в дальнейшем будет значительно сложнее создать «регуляторную рамку», способную влиять на стоимость страховок, а также дающую водителям возможность набирать «какие-то баллы», которые можно будет монетизировать.

«Стимулы — это важная вещь. Это то, что может вдохновлять людей и подвигать их к тому, чтобы думать о собственной безопасности, безопасности своих партнеров по дороге», — считает чиновник (цитата по «РИА Новости»).

Вице-премьер сообщил, что создание подобной системы будет обсуждаться в рамках комиссии по безопасности дорожного движения.

В октябре **Максим Акимов** на съезде «Деловой России» заявил, что в стране необходимо стимулировать безопасное поведение на дороге, в том числе используя средства онлайн-контроля за автомобилем и денежные поощрения водителей за аккуратное вождение. «Если ты аккуратен, можешь и зарабатывать на этом, ведь ты обеспечиваешь безопасное движение не только себе, но и другим участникам дорожного движения. Это надо поощрять», — сказал тогда он.

<https://www.rbc.ru/society/09/11/2019/5dc717199a79473891f40b0f>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/11/09/voditeli-am-gotoviat-bonusy-za-akkuratnoe-vozhdenie.html>

<https://rns.online/transport/Sistemu-pooschreniya-akkuratnih-voditelei-v-Rossii-protestiruyut-v-2020-godu-2019-11-09/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/akimov-poosrenie-akkuratnogo-vozhdenia-mozet-zarabotat-v-testovom-rezime-v-2020-godu>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ, ИВАН ПЕТРОВ; 2019.11.10; ПЛЮС-МИНУС ДЕСЯТЬ; БОЛЕЕ ТРЕТИ ОПРОШЕННЫХ АВТОМОБИЛИСТОВ КАТЕГОРИЧЕСКИ ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ НЕШТРАФУЕМОГО ПОРОГА СКОРОСТИ

Только 16 процентов опрошенных россиян поддержали инициативу федеральных властей о снижении нештрафуемого порога превышения скорости с нынешних 20 до 10 километров в час. Такой вывод содержится в социологическом исследовании компании «Авито Авто».

Согласно сообщению интернет-сервиса 36 процентов водителей резко негативно отнеслись к тому, что нештрафуемый лимит скорости планируется снизить с 20 до 10 километров в час. Поддерживают такое изменение однозначно только 16 процентов жителей страны или примерно каждый шестой из опрошенных. Нейтральное отношение к ужесточению ПДД выразили 22 процента водителей.

При этом мужчин предложенное нововведение огорчает гораздо больше, чем женщин. Как отмечают в компании «Авито Авто», это обусловлено тем, что мужчины чаще превышают скорость.

В исследовании приняли участие 1210 пользователей сервиса, говорится в сообщении.

Напомним, что ранее, по итогам прошедшего 16 октября в Екатеринбурге совещания о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», глава правительства **Дмитрий Медведев** дал поручение заинтересованным органам рассмотреть целесообразность снижения этого порога. Доложить о рассмотрении поручено до 2 декабря этого года.

Ранее точно такое же поручение было дано по итогам заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, которую возглавляет вице-премьер **Максим Акимов**.

МВД уже высказывало свою позицию по этому вопросу на правительственной комиссии. И с тех пор позиция не изменилась. Так, в ведомстве еще с 2014 года предлагают вернуть прежний порог и штрафовать за превышение скорости на 10 км/ч. Но при соблюдении одного важного условия. Необходимо сначала провести ревизию всех дорог и навести порядок с установкой ограничений скорости. Причем руководство Госавтоинспекции не раз заявляло, что там, где можно, нужно увеличить скорость.

Даже поручение **Дмитрия Медведева** по этому вопросу звучит очень аккуратно: «проработать целесообразность», а не «подготовить предложения». Но стоит напомнить, что сейчас готовится новая редакция Кодекса об административных правонарушениях. И предполагается, что уже в ней появится наказание за превышение скорости более чем на 10 км/ч.

Как сообщил «Российской газете» первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы России по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков, позиция фракции такова: мы готовы эту тему обсуждать. Только обсуждать. Но сначала необходимо провести аудит всей улично-дорожной сети. Убрать знаки кормушки. И самое главное увеличить скоростной режим на дорогах соответствующих категорий. Он с 60-х годов прошлого века не повышался.

- Лишь после этого можно обсуждать снижение нештрафуемого порога, - сообщил Вячеслав Лысаков. - Этот запас 20 км/ч компенсирует обилие камер, которые зачастую установлены с нарушениями. Да еще и при условиях сложного обжалования. В этой ситуации мнение граждан должно иметь значение.

Глава Комитета Государственной Думы России по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов заявил, что его фракция категорически против снижения нештрафуемого порога до того момента, пока не будет проведена полная инвентаризация всех дорог. Пока не будет понятен регламент использования камер фото- и видеофиксации, пока их измерения не будут корректны.

- Власть обязательно должна прислушиваться к мнению автомобилистов, - заявил Ярослав Нилов. - Недавно президент России **Владимир Путин** заявил, что чиновники должны прекратить хамить и руководить из кабинета. Они должны выйти на улицы городов и поселков и вести нормальный диалог с гражданами. А не пытаться переломить ситуацию через колено.

Защитник прав автомобилистов Петр Шкуматов заявил, что нынешняя безграмотная организация движения установила на дорогах рваный и нелогичный скоростной режим. А также полное отсутствие обратной связи с теми, кто это движение организует. Водители никак повлиять на это не могут.

- Если бы все ограничения были логичными, можно было бы вводить наказание за превышение скорости на 3 км/ч, - говорит Петр Шкуматов. - Эти 20 км/ч появились не просто так. Потому что не пойми кто занимается установкой знаков. А сейчас снижение порога до 10 км/ч приведет только к росту количества штрафов. Прислушается ли власть к

пожеланиям водителей? Наверное, нет. У нас сформировалось лобби из владельцев камер. А это бизнес с восемью нулями. Они и продвигают идею о снижении.

Как считает автообозреватель «Вести FM» Игорь Моржаретто, у нас очень большой нештрафуемый порог. Это привело к тому, что 60 процентов водителей считают, что превышение на 20 км/ч - это не нарушение и ни к чему страшному не приведет. То есть они сознательно превышают установленную скорость. Но в случае дорожно-транспортного происшествия со смертельным исходом экспертиза установит, что автомобиль двигался с превышением. И это будетотягчающим обстоятельством.

Также он отметил, что в этой ситуации при решении вопроса о контроле за скоростным режимом мнение граждан не имеет никакой роли. По словам Моржаретто, если спросить граждан, хотят ли они платить налоги, абсолютное большинство ответит нет.

<https://rg.ru/2019/11/10/tret-rossiian-vyskazalas-protiv-snizheniia-neshtrafuemogo-poroga-skorosti.html>

ТАСС; 2019.11.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ НАПРАВИТ В РЕГИОНЫ 14,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Правительство России направит в регионы 14,7 млрд рублей на модернизацию и ремонт дорожной инфраструктуры в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Соответствующее распоряжение разместили в субботу на портале кабмина.

Согласно документу, предлагается направить 14 759 422,4 тыс. рублей в 36 субъектов РФ в целях реализации ряда капиталоемких мероприятий по модернизации дорожной инфраструктуры в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-rossii-napravit-v-regiony-14-7-mlrd-rublej-na-remont-dorog-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.11.09; В РЕГИОНАХ СОТРУДНИКИ ГИБДД БУДУТ ИЗМЕРЯТЬ РОВНОСТЬ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

Сотрудникам подразделений Госавтоинспекции в 16 регионах России выдали приборы для измерения ровности поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин. Об этом ТАСС сообщили в ГИБДД России.

В 16 российских регионах направлено около 200 устройств для измерения ровности поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин, а в 33 региона поступило порядка 400 приборов для измерения освещенности дорожного покрытия и определения коэффициента сцепления с дорогой. Планируется, что до конца текущего года подразделения Госавтоинспекции получат более 4 тыс. единиц различной измерительной аппаратуры.

В ГИБДД отметили, что в первую очередь закупается техника для осуществления надзорной деятельности за состоянием автодорог и инфраструктуры. Обновление технических средств стало возможным благодаря реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-regionah-sotrudniki-gibdd-budut-izmerat-rovnost-doroznogo-pokrytia>

ТАСС; 2019.11.08; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА ТРИ ГОДА УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ

Объем финансирования работ по строительству и ремонту региональных и муниципальных автодорог в Калининградской области в ближайшие три года будет увеличен почти в два раза. Об планах по развитию дорожной инфраструктуры на

трехлетний период сообщил губернатор Антон Алиханов в пятницу в ходе заседания областной думы, сообщает пресс-служба регионального правительства.

«С учетом передачи субъектам РФ дополнительного норматива по акцизам на нефтепродукты почти в два раза увеличивается финансирование в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В 2020 году - 2,3 млрд рублей, а в 2021 и 2022 годах - в совокупности почти 6,7 млрд рублей будут направлены на строительство и приведение автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в нормативное состояние», - говорится в сообщении.

В числе приоритетных дорожных объектов 2020 года глава региона назвал автотрассы Калининград - Полесск, Советск - Гусев и Калининград - Зеленоградск, которые будут отремонтированы в рамках **нацпроекта**. Преобразятся семь улиц в Калининграде, а также в других муниципалитетах области.

Алиханов также информировал депутатов, что учетом федеральных субсидий дорожный фонд в 2020 году составит 11,2 млрд рублей, из которых на строительство и реконструкцию дорог будет направлено почти 6,4 млрд рублей.

По его словам, «в следующем году планируется приступить к строительству мостового перехода через Калининградский залив в рамках концессионного соглашения [он соединит поселки Космодемьянского и Шоссейный, станет частью кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны]», совместно с федеральными органами региональные власти решают вопрос о строительстве с 2020 года второго этапа Северного обхода Калининграда от транспортной развязки на улице Александра Невского до развязки на порт Балтийск.

В рамках программы развития сельских территорий с участием средств федерального бюджета в 2020 году будет реконструирована дорога Жилино-Ульяново в Неманском городского округе. Объем средств, выделяемых на эти цели, составит 132 млн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/finansirovanie-remonta-dorog-v-kaliningradskoj-oblasti-za-tri-goda-uvelicat-pocti-vidvoe>

ТАСС; 2019.11.08; СМЕРТНОСТЬ В ДТП В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ СНИЗИЛАСЬ ПОЧТИ НА 20% В ЭТОМ ГОДУ ПО СРАВНЕНИЮ С 2018 ГОДОМ

Количество погибших в авариях на дорогах Кабардино-Балкарии (КБР) снизилось почти на 20% за 10 месяцев 2019 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом ТАСС сообщил в пятницу начальник управления ГИБДД МВД по региону Юрий Бегидов.

«За 10 месяцев 2019 года количество погибших в авариях в КБР снижено на 18,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В начале 2018 года в стране была утверждена стратегия безопасности дорожного движения, которая рассчитана до 2024 года, согласно целям и задачам этой стратегии поэтапно необходимо к 2024 году добиться снижения количества погибших до 4 на 100 тыс. населения. По итогам прошлого года у нас было порядка 18 погибших на 100 тыс. населения, на сегодняшний день этот показатель составляет около 10,5», - сказал Бегидов.

Он подчеркнул, что впервые на государственном уровне провозглашено стремление к нулевому уровню смертности в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Это достаточно сложная задача, не в полном объеме возложена на госавтоинспекцию, надо решать сообща, консолидированными усилиями органов власти, местного самоуправления, а мы скоординируем», - отметил собеседник агентства. Необходимо решать вопросы, связанные с содержанием дорог, созданием безопасных условий для движения транспорта, пешеходов, с обучением водителей, детей правилам поведения на дороге.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pocti-na-20-snizilas-smernost-v-dtp-v-kbr-za-10-mesacev-po-sravnenu-s-2018-godom>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ МЕДВЕДЕВ; 2019.11.10; АКАДЕМИК АСКАР АКАЕВ ПРОЧИТАЕТ ЦИКЛ ЛЕКЦИЙ В ВЕДУЩИХ УНИВЕРСИТЕТАХ КИТАЯ

Темы лекций, конечно же, выбирали хозяева, поэтому могу предположить, что их главный интерес связан с участием России в китайском глобальном проекте «Шелковый путь»?

Аскар Акаев: Вы правы. Здесь важно подчеркнуть такой момент. Несколько лет назад по инициативе ректора МГУ Виктора Антоновича Садовниченко в ведущем центре высоких технологий Китая - Шэньжэне был создан российско-китайский университет. Кстати, это точная копия Московского университета, только на 100 метров ниже. И когда глава страны Си Цзиньпин объявил проект «Шелкового пути», Садовнический сказал: нам надо разработать его компьютерную модель.

И она оказалась очень эффективной. Мы на различных сценариях показали, как проект может развиваться до 2050 года, оценили его преимущества и риски, его влияние на китайскую экономику, технологии, международную торговлю и многие другие аспекты. Эта работа российских ученых очень заинтересовала китайских коллег. А сейчас, когда в нашей стране появился свой проект, связанный с созданием высокоскоростного железнодорожного транспортного коридора «Европа-Азия», этот интерес многократно увеличился.

Расскажите о нем подробнее.

Аскар Акаев: Речь идет о создании транспортного моста между Европой и Азией, а по сути эффективном использовании нашего уникального географического положения. Эта цель поставлена в майском указе президента страны. Основные требования: время перевозки грузов по железной дороге с Дальнего Востока до западной границы России нужно сократить до семи дней, объем транзитных перевозок увеличить в четыре раза, пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей увеличить в полтора раза, до 180 миллионов тонн. В итоге наша страна должна стать одним из мировых лидеров по транзиту грузов между Европой и Азией.

Все здорово, но есть одно но. Морской путь во много раз дешевле железной дороги. Неужели китайцы готовы переплачивать?

Аскар Акаев: На сегодняшний день вы правы: по морю перевозится 99,5% китайского экспорта в Европу, а по железнодорожной дороге - всего 0,5%. И причина понятна. Стоимость железнодорожной доставки 3000-6000 долларов за контейнер, а по морю - 800-2000 долларов. Есть и еще одна причина предпочесть море - низкая пропускная способность железнодорожных магистралей.

В чем же тогда интерес китайцев к нашей железной дороге?

Аскар Акаев: Конечно, море всегда будет оставаться монополистом. И тем не менее у железной дороги есть свой шанс, своя ниша, где она может существенно потеснить морской вариант. Это ассортимент товаров, для которых доставка за 3-5 дней по высокоскоростной магистрали - а это 200 км/час и выше - вместо 30-45 дней по морю окажется решающим преимуществом в борьбе с конкурентами. Прежде всего это продукция высоких технологий, например электроника, которую в борьбе с конкурентами надо как можно быстрее выбросить на рынок. И северный вариант «Шелкового пути» позволит увеличить экспорт через нашу высокоскоростную железную дорогу с 0,5 до 2,5%. Учитывая масштабы китайского экспорта, это огромная величина.

Но замыкать значение транспортного моста только сугубо на высокоскоростных перевозках не совсем верно. Он даст импульс для развития многим регионам России, которые пока не освоены.

А это китайцам тоже интересно?

Аскар Акаев: Конечно. Ведь вокруг железнодорожной магистрали будет формироваться экономический пояс, в который попадут уникальные месторождения полезных ископаемых. Они нужны не только нам, но и Китаю, и всему миру. Только один пример. В Чили знаменитое месторождение меди кормит весь мир уже 200 лет, но запасы

заканчиваются. Так вот в Сибири открыто крупное месторождение, и уже можно предполагать, что сюда переместится мировой медный центр. Это крайне интересно китайцам, которые могут инвестировать и участвовать в этих разработках.

Вообще надо учесть, что наш проект имеет мультипликативный эффект. Он окажет огромное влияние на экономику, геополитику, социальную сферу и так далее. Причем речь идет не просто о модернизации существующих предприятий, а о создании новых на основе цифровой экономики, где будут внедрены самые передовые технологии. Скажем, в Сибири и на Дальнем Востоке новые магистрали дадут толчок появлению инновационной промышленности, рождению новых городов. Проект породит огромное число новых рабочих мест самой разной квалификации. Например, общий штат высокоскоростной железной дороги может составить порядка 600-700 тысяч человек. А если учесть, что на одного работающего в новой транспортно-логистической системе может приходиться до девяти рабочих мест в сопряженных сферах народного хозяйства, то общее количество новых рабочих мест составит до нескольких миллионов человек.

Такие масштабные перспективы развития Сибири и Дальнего Востока уже привлекает внимание многих стран и прежде всего азиатского региона.

Наверняка цена нашего проекта столь огромна, что Россия его в одиночку вряд ли не потянет.

Аскар Акаев: Проект оценивается в 18 триллионов рублей. Несомненно, в его реализации Китай примет самое активное участие. Наш мост будет частью проекта «Шелковый путь», для реализации которого создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, его членами уже стали около 150 стран. Весь мир заинтересовался этим проектом.

<https://rg.ru/2019/11/10/akademik-akaev-rasskazal-o-proekte-transportnogo-koridora-evropa-azija.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.09; В ПРАВИТЕЛЬСТВО В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ ВНЕСУТ ПЛАН ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ

Минэкономразвития планирует в ближайшие дни внести в правительство прогнозный план приватизации на 2020-2022 годы, сообщила журналистам **заместитель министра** экономического развития России Оксана Тарасенко.

В конце октября первый вице-премьер РФ - министр финансов Антон Силуанов заявил, что Минэкономразвития должно подготовить более амбициозную программу приватизации.

В начале текущей недели **замминистра** финансов Алексей Моисеев сообщил журналистам, что Минфин РФ предложил повторно рассмотреть возможность приватизации «Транснефти», РЖД, «Аэрофлота», «Россетей», «Русгидро», это можно будет сделать после 2020 года.

«Мы в ближайшие дни внесем проект прогнозного плана (приватизации - ред.), в том числе, мы можем предложить на рассмотрение дополнительный перечень. Тем не менее, ожидаем совещание в правительстве на уровне первого вице-преьера, отвечающего за приватизацию», - сказала Тарасенко.

Она отметила, что в прогнозный план приватизации необходимо принять до конца этого года.

«Мы знаем, какие предложения были даны Минфином. Мы прогнозный план уже весь согласовали, где-то подписали таблицы разногласий с федеральными органами исполнительной власти. То есть мы в рамках регламента прошли все процедуры. Тем не менее, у правительства есть возможность дополнительно, при необходимости включить в перечень на приватизацию иные активы», - указала она.

Прогнозный план приватизации федерального имущества на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов, внесенный в октябре в Госдуму вместе с проектом федерального бюджета на соответствующий период, предусматривал снижение доли

участия РФ в «Русгидро», «Совкомфлоте», «Транснефти», «Ростелекоме», «Россетях» и ОЗК. Позднее директор департамента корпоративного управления Минэкономразвития Иван Безменов говорил, что министерство по согласованию с Минэнерго решило не включать в прогнозный план приватизации на 2020-2022 годы компании «Русгидро», «Россети» и «Транснефть».

<https://ria.ru/20191109/1560763111.html>

ТАСС; 2019.11.08; МЕДВЕДЕВ РАСШИРИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАВОДКА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** включил в состав правительственной комиссии по ликвидации последствий паводка в Иркутской области руководителя Федерального агентства водных ресурсов (Росводресурсы) Дмитрия Кириллова и заместителя министра природных ресурсов и экологии РФ Сергея Ястребова. Соответствующее распоряжение кабинета опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Паводок в Иркутской области начался в конце июня. В первую волну в 109 населенных пунктах было подтоплено 10,9 тыс. домов, в которых проживали 42,7 тыс. человек. Во вторую волну в 58 населенных пунктах подтопило 1,9 тыс. домов с населением 5,4 тыс. человек.

Правительственная комиссия по ликвидации последствий паводка была создана 1 июля. Ее возглавил вице-премьер Виталий Мутко. В состав комиссии вошло руководство Минстроя, МЧС, Минфина, МВД, Генпрокуратуры, Минэкономразвития, Минздрава, **Минтранса** и других министерств и ведомств, а также региональной власти.

<https://tass.ru/obschestvo/7092490>

ТАСС; 2019.11.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» ЗАПУСТИЛ ДВУХЭТАЖНЫЙ ПОЕЗД В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Компания «Аэроэкспресс» запустила в субботу первый двухэтажный состав с Белорусского вокзала до аэропорта Шереметьево. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании.

Ранее с 2017 года двухэтажные аэроэкспрессы ходили в два аэропорта Московского авиаузла - Внуково и Домодедово.

Как пояснили представители оператора перевозок, 9 ноября в 12:00 мск компания запустила в рейс первый двухэтажный «Аэроэкспресс» с Белорусского вокзала в аэропорт Шереметьево. Состав будет совершать несколько рейсов в день между Белорусским вокзалом и аэропортом Шереметьево. До конца года компания планирует полностью заменить подвижной состав на этом направлении.

Как ранее отмечала генеральный директор «Аэроэкспресса» Алина Бисембаева, запуск двухэтажных составов позволит обслуживать растущий пассажиропоток и при этом поддерживать уровень комфорта пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/7096358>

ИА REGNUM; 2019.11.09; В МЕТРО МОСКВЫ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТА РОССИИ

В галерее «Метро» на станции «Выставочная» метрополитена Москвы открылась фотовыставка, посвященная 210-летию транспортного ведомства и транспортного образования в России. Об этом 9 ноября сообщается на официальном сайте столичной мэрии.

На экспозиции представлено свыше 50 архивных и современных снимков, свидетельствующих о значимых событиях в развитии транспортной инфраструктуры России. На ней представлены фотографии с открытия движения по Крымскому мосту, из современных транспортных лабораторий, учебных центров.

«Галерея «Метро» - одна из самых посещаемых выставочных площадок Москвы: в день через нее проходит около шести тысяч человек. Новая экспозиция организована в рамках празднования 210-летия транспортного ведомства России», - отметила заместитель начальника столичного метрополитена по развитию клиентских сервисов и работе с пассажирами Юлия Темникова.

Напомним, ранее на станции «Воробьевы горы» метрополитена Москвы прошло открытие тематической выставки, в экспозицию которой вошли образцы форменной одежды сотрудников транспортных компаний, **министерства транспорта** и студентов отраслевых вузов. Также, по Кольцевой линии метрополитена курсирует тематический поезд, посвященный 210-летию транспортного ведомства и транспортного образования в России.

<https://regnum.ru/news/2773029.html>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.11.10; БЕСПИЛОТНИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ИЗ БЮДЖЕТА; ГОСУДАРСТВО КОМПЕНСИРУЕТ РАСХОДЫ НА ИХ СЕРТИФИКАЦИЮ

Минпромторг предлагает компенсировать из федерального бюджета полностью расходы на испытания беспилотных автомобилей, которые несут лаборатории, начиная с 1 января 2019 г. Это следует из опубликованного на regulation.gov.ru проекта постановления правительства. Документ разработан по поручению вице-преьера Максима **Акимова**.

Деньги планируется выделять «на компенсацию затрат, связанных с организацией и проведением оценки в форме испытаний высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) на соответствие обязательным требованиям, установленным техническими регламентами Таможенного союза и правилами ООН». Получать субсидии будут испытательные лаборатории – в России их несколько, включая институт НАМИ (структура Минпромторга). В числе затрат, которые чиновники хотят компенсировать, – оплата труда, расходы на различные виды обязательного страхования, на покупку специального оборудования, разработку конструкторской и технологической документации, проектирование и изготовление специальной оснастки и инструментов, испытание материалов и опытных образцов электронных и электрических систем беспилотников.

Субсидии нужны для поддержки эксперимента опытной эксплуатации беспилотников на автомобильных дорогах общего пользования, говорится в пояснительной записке к проекту постановления: «Стоимость испытаний является существенной преградой для массового участия компаний – разработчиков ВАТС в эксперименте».

«Проект постановления предусматривает компенсацию затрат на проведение испытаний ВАТС, а также на создание необходимой современной и перспективной исследовательской базы», – пояснил представитель Минпромторга. По его словам, затраты составляют от 60 000 до 200 000 руб. в зависимости от возраста автомобиля и выбранной комплектации. В 2020 г. на эти цели из бюджета потребуется 200 млн руб. в виде субсидий.

В этом году более 100 автомобилей должны пройти испытания в лабораториях, добавил он.

Испытания беспилотников начались в России в 2019 г., основной их участник – «Яндекс». Компания оборудует Toyota Prius собственными беспилотными модулями. «Мы сертифицировали 69 автомобилей, к 2020 г. рассчитываем иметь сотню сертифицированных машин, – рассказал представитель «Яндекса». – При этом процесс сертификации обязан проходить каждый автомобиль, даже если они все одинаковой конструкции». Это связано с тем, что автомобили, которые использует «Яндекс» для создания беспилотников, – подержанные и разных годов выпуска, пояснял в октябре заместитель директора департамента автомобильной промышленности и

железнодорожного машиностроения Минпромторга Тигран Парсаданян на конференции «Ведомостей» «Автоэволюция».

1 млн км

столько беспилотные автомобили «Яндекса» проехали по дорогам России, США и Израиля, сообщила в сентябре 2019 г. компания. Основную часть этого пробега машины прошли по дорогам общего пользования в условиях реального трафика, наибольшую часть – в Москве

Сертификация беспилотников в России дублирует испытания, которые автомобиль проходит, перед тем как выйти на российский рынок, продолжает представитель «Яндекса». Но на этапе опытной эксплуатации такая сложная процедура не требуется, считает он. «Процесс вывода беспилотных автомобилей на дороги должен быть простым и прозрачным. Например, в США десятки компаний тестируют более 1500 беспилотных автомобилей, так как регулирование создает среду для развития технологии», – отмечает собеседник «Ведомостей». По его словам, в тех штатах, где разрешено ездить на беспилотниках по дорогам общего пользования, используется процедура самосертификации – с помощью заполнения онлайн-формы. Расходы в Неваде, например, составляют \$120 за один беспилотник, из них \$20 – расходы на почтовую доставку номеров. В какую сумму обходится сертификация в России, представитель «Яндекса» не раскрыл. Представитель НАМИ на вопросы «Ведомостей» не ответил.

Каждый беспилотник на базе Prius обходится «Яндексу» примерно в \$90 000 (на первом этапе из-за дороговизны беспилотных модулей – \$120 000), из них \$30 000 – стоимость самой машины, приводит данные представитель компании. Но главная проблема не в стоимости их сертификации в России, отмечает он: «Флот растет быстрее, чем новые автомобили проходят сертификацию. Получается, что, вместо того чтобы обучаться во время езды по городу, машины теряют время, ожидая разрешения». Полноценные испытания проводятся для того, чтобы доказать, что водитель-инструктор (без него беспилотник в России не может передвигаться в рамках эксперимента) в случае возникновения опасной ситуации может взять управление на себя, пояснил один из собеседников «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2019/11/10/815857-bespilotniki-poluchat>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ СУБСИДИРОВАТЬ РОССИЙСКИЕ ЛАБОРАТОРИИ ПО ИСПЫТАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Минпромторг разработал проект постановления правительства о предоставлении субсидий российским испытательным лабораториям, тестирующим беспилотные автомобили.

Согласно проекту постановления, опубликованному на сайте regulation.gov.ru, лабораториям планируется компенсировать 100% затрат, понесенных на испытания беспилотников с начала 2019 г.

Как отмечается в пояснительной записке к проекту, субсидии нужны для поддержки эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств. Там поясняется, что проведения испытаний беспилотников в рамках эксперимента «является дорогостоящей процедурой, связанной в том числе с разработкой методов испытаний на соответствие требованиям правил ООН, не включенных в технический регламент, а также закупкой необходимого оборудования». Таким образом, стоимость испытаний является существенной преградой для массового участия в эксперименте компаний-разработчиков беспилотного транспорта. Кроме того, ввиду высоких затрат на создание беспилотников производители не могут обеспечить заключение договора с испытательной лабораторией для проведения необходимой оценки.

«С целью снижения затрат компаний-разработчиков высокоавтоматизированных транспортных средств на участие в эксперименте проектом постановления предусмотрена компенсация части затрат, связанных с организацией и проведением оценки в форме испытаний высокоавтоматизированных транспортных средств в виде субсидии испытательной лаборатории», - говорится в тексте пояснительной записки.

В России, по данным рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты НТИ (научно-технологическая инициатива) «Автонет», темой эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования активно занимаются порядка 30 компаний. В их числе «Яндекс» (МОЕХ: YNDX), «КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ), НАМИ, «Волгабас» и другие.

Осенью прошлого года премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал правительственное постановление о проведении с 1 декабря в РФ эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств и по внедрению законодательства, регулирующего использование беспилотного транспорта.

Участники эксперимента - Минпромторг, МВД, рабочая группа по разработке и реализации дорожной карты НТИ «Автонет», Ассоциация разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений на основе навигационных спутниковых систем «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум», некоммерческое партнерство «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», ФГУП «НАМИ» и собственники беспилотных автомобилей. Срок проведения эксперимента - 3 года.

В настоящее время на рассмотрении в Госдуме находится целый ряд законопроектов в области регулирования беспилотников и дронов, в том числе о штрафах за их неправомерное использование.

В июле вице-премьер **Максим Акимов** говорил журналистам, что председатель правительства РФ **Дмитрий Медведев** дал исчерпывающие поручения для устранения проблем с сертификацией беспилотных автомобилей, которые позволят быстрее выпускать такие машины на дороги общего пользования в рамках пилотного эксперимента.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РФ ЗА 5 ЛЕТ НАПРАВИТ 50 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ГАЗОМОТОРНОГО ТРАНСПОРТА

Российские власти в ближайшие пять лет направят 50 млрд рублей на субсидирование развития газомоторного транспорта.

«Правительство РФ приняло решение на ближайшую пятилетку о финансировании из федерального бюджета ключевых мероприятий по развитию газомоторного топлива до 50 млрд рублей, то есть по 10 млрд рублей в год», - сообщил **заместитель министра** энергетики РФ Антон Инюцын на совещании по развитию рынка газомоторного топлива в пятницу в станице Павловская.

«В том числе, 3,5 млрд рублей планируется направить на субсидирование развития инфраструктуры по заправке компримированным газом, 700 млн рублей - на субсидирование переоборудования техники, 800 млн рублей - на субсидирование развития инфраструктуры сжиженного природного газа. до 5 млрд рублей - на закупку нового транспорта на газомоторном топливе», - сказал он.

По словам Инюцына, задача на эти пять лет - «утроить количество газовых автозаправок с нынешних 400 до 1,3 тыс. и транспорта с 120 тыс. до более чем 200 тыс.»

На первом этапе правительством определено 27 регионов, где будет развиваться рынок ГМТ с федеральным софинансированием, в том числе четыре региона ЮФО - Краснодарский край, Ростовская область, Адыгея, Волгоградская область.

В этом году в Южном федеральном округе ожидается ввод 23 АГНКС.

ТАСС; 2019.11.09; АВТОМАТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА В КРЫМУ ВВЕДУТ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ

Автоматическую систему оплаты проезда (АСОП) внедрят в общественном транспорте Республики Крым до сентября 2020 года по **нацпроекту** «Цифровая экономика». Об этом в субботу сообщил ТАСС и. о. министра транспорта региона Сергей Карпов.

В апреле председатель совета директоров банка РНКБ Михаил Якунин говорил, что проезд на общественном транспорте Крыма можно будет оплатить с помощью банковской карты «Мир». РНКБ завершил внутреннее тестирование работоспособности отдельных модулей системы, проводятся работы по подготовке к запуску пилота. В пятницу, 8 ноября были подведены итоги конкурса, на котором оператором по внедрению новой системы на транспорте определено предприятие «Крымавтотранс».

«В рамках той дорожной карты, которую мы составляли, до конца мая следующего года 70% системы АСОП должно быть внедрено на территории Крыма. Будут переходные периоды, когда будет работать и система АСОП, и система оплаты, которая сейчас существует. Система будет внедрена до сентября месяца 2020 года. Технически это все будет готово к концу мая, но у нас, допустим, не все льготники получают эти карты банковские. Мы оставляем задел, вдруг не все еще будет готово», - сказал собеседник агентства.

Проект финансируется структурой РНКБ, выступающей в роли инвестора. Минимальный объем финансирования составит 350 млн рублей.

«Это программное обеспечение, это «железо», которое работает, и то оборудование, которое ставится в подвижной состав», - добавил чиновник.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7096172>

ТАСС; 2019.11.08; ЕДИНОРОССЫ ЗАПУСТИЛИ ОНЛАЙН-СЕРВИС ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ НАЦПРОЕКТОВ

«Единая Россия» запустила в пилотном режиме интернет-ресурс для общественного мониторинга «**Нацпроекты** глазами людей». Об этом сообщила в пятницу пресс-служба партии.

«Единая Россия» запустила в восьми пилотных регионах сервис «**Нацпроекты** глазами людей» (<https://ngl.er.ru>). Жители Рязанской, Магаданской, Новосибирской, Псковской, Ростовской, Ульяновской, Тюменской областей и Чеченской Республики смогут следить за ходом реализации **нацпроектов** и оставлять по ним обращения», - приводит пресс-служба слова секретаря генсовета партии Андрея Турчака.

Он уточнил, что россияне смогут сообщать через этот ресурс о проблемах при выполнении **нацпроектов**. «На основе проблемных тем и вопросов, собранных при помощи сервиса, «Единая Россия» будет систематически составлять доклад на имя председателя партии, главы правительства Дмитрия **Медведева**», - добавил политик.

Турчак подчеркнул, что ресурс разработан по поручению **Медведева**. Благодаря партийному сервису жители страны «будут знать о том, какие объекты (в рамках **нацпроектов** - прим. ТАСС) строятся или уже построены, смогут сигнализировать властям о том, что, например, работы выполняются не в срок или не соответствуют требованиям качества», - резюмировал секретарь генсовета.

В дальнейшем сервис будет расширяться. «Планируется, что в будущем году действие сервиса будет распространено на всю страну», - отметили в пресс-службе партии.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/edinorossy-zapustili-onlajn-servis-dla-obsestvennogo-kontrolya-za-realizaciej-nacproektov>

ТАСС; 2019.11.08; НА АЛТАЕ ЧЕРЕЗ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЧУЙСКИЙ ТРАКТ ОТКРЫЛИ МОСТ СТОИМОСТЬЮ ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Мост через реку Чумыш и две транспортные развязки на федеральной трассе «Чуйский тракт» открыли в пятницу в Алтайском крае. Стоимость объекта составила порядка 3 млрд рублей, сообщил на открытии руководитель ФКУ Упрдор «Алтай» (входит в **Росавтодор**) Ярослав Долинский

Как сообщил в интервью ТАСС на Петербургском экономическом форуме в июне 2019 года губернатор региона Виктор Томенко, построить объект планировалось за четыре года, контракт между генподрядчиком АО «Сибмост» и ФКУ Упрдор «Алтай» был заключен еще в 2014 году. Из-за сложной финансовой ситуации у генподрядчика в 2016-2017 годах часть запланированных работ не была выполнена. Генподрядчика в регионе менять не стали, но в сентябре 2017 года произошла смена владельцев «Сибмоста». Сроки сдачи объекта в эксплуатацию перенесли.

«Протяженность моста через реку Чумыш - 305 метров, он рассчитан на интенсивность движения 30 тыс. автомобилей в сутки. Общая стоимость объекта порядка 3 млрд рублей, мы выполняли работы с 2014 по 2019 год. Окончание контракта 30 ноября, но сегодня открыли движение по полной схеме», - сказал Долинский.

По его словам, новый мост в три раза шире предыдущего, что позволит обеспечить комфортный проезд. К мосту построены две транспортные развязки - одна для райцентра Тальменка, вторая ведет в села Луговое и Кашкарагаиха. Кроме того, для большегрузного транспорта на участке обустроили две стоянки. Для комфорта жителей вдоль дороги смонтированы шумозащитные экраны, построены тротуары и новые автобусные остановки.

Мост через Чумыш и транспортные развязки были необходимы на этом участке, который находится рядом с границей Новосибирской области и Алтайского края, на трассе большой поток автомобилей, так как Чуйский тракт, ранее также именовавшийся как трасса М52, идет от границы с Новосибирской областью через Алтайский край, Республику Алтай до границы с Монголией. Трассу расширили на этом участке с двух до четырех полос, обновленный участок дороги выполнен по нормативам первой и второй категории. Магистраль протяженностью около 970 км также входит в состав азиатского маршрута Новосибирск — Карачи.

<https://tass.ru/sibir-news/7093177>

ТАСС; 2019.11.08; НОВЫЙ МОСТ ОТКРЫЛИ НА ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

Новый мост и дорожная развязка на Чуйском тракте открыты для движения в Тальменском районе Алтайского края в рамках реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ). Пропускная способность участка выросла втрое. Об этом в пятницу сообщили в Федеральном дорожном агентстве.

«Открыто движение по новому участку Чуйского тракта в Алтайском крае», - отмечается в сообщении ведомства. Речь идет об реконструкции участка км 150 – км 158 в Тальменском районе. Здесь построили новый мост через реку Чумыш и две транспортные развязки. Проект реализован в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», входящего в КПМИ. Стоимость проекта составила более 3 млрд рублей. Реализация объекта позволит увеличить пропускную способность на участке втрое, что будет способствовать расширению экономических и социальных связей между тремя сибирскими регионами.

«Старый мост через Чумыш был узким местом на Чуйском тракте, новый в три раза шире, около 30 метров, – отметил в сообщении начальник ФКУ Упрдор «Алтай» Ярослав Долинский. – Он построен на перспективу: при интенсивности движения на участке до 16

тыс. автомобилей свободно сможет пропускать более 20 тыс. и по всем техническим расчетам прослужит не менее ста лет». Пролетное строение цельнометаллическое весом 3,4 тыс. тонн, что обеспечит автомобилистам повышенный уровень комфорта.

Подходы к мосту протяженностью 9 км – четырехполосная дорога с разделительным барьерным ограждением, новым электроосвещением и современной системой водоотвода. В ходе строительства использовали 1,2 млн кубометров грунта, площадь покрытия составила 285 тыс. кв. м, а для устройства верхнего слоя применили щебеночно-мастичный асфальтобетон. Доступ к объектам сервиса обеспечивают переходно-скоростные полосы, к населенным пунктам - две разноуровневые транспортные развязки (одна - к райцентру Тальменка и поселку Староперуново; вторая - к Нумово, Кашкарагаихе и Луговому). Кроме того, для большегрузного транспорта на участке обустроили две стоянки. Для комфорта жителей вдоль дороги смонтированы шумозащитные экраны, построены тротуары и новые автобусные остановки.

Чуйский тракт, ранее также именовавшийся как трасса М52, проходит от Новосибирска до границы с Монголией по территории Новосибирской области, Алтайского края и Республики Алтай. Магистраль протяженностью около 970 километров также входит в состав азиатского маршрута Новосибирск — Карачи.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyy-most-otkryli-na-cujskom-trakte-v-altajskom-krae>

ТАСС; 2019.11.08; БУРЯТИЯ ДО КОНЦА ГОДА ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ ТРАНШ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО МОСТА ЧЕРЕЗ УДУ

Бурятия до конца года получит первый транш из федерального бюджета на проект по строительству в столице республики третьего моста через реку Уду, сообщили журналистам в пятницу в республиканском **Минтрансе**.

Вопрос о строительстве моста на большой пресс-конференции президента РФ Владимира **Путина** 14 декабря 2017 года подняла журналистка из республики. Позже стало известно, что глава государства поручил правительству решить вопрос по этому объекту. В апреле 2018 года площадку, где будет построен мост, осмотрел занимавший тогда пост министра транспорта РФ Максим Соколов.

«На 2019 год на начало строительства предусматривается более 500 млн рублей», - сказали в министерстве.

Проектная документация готова, сейчас завершается процесс прохождения необходимых экспертиз. В 2020 году приступят к строительству объекта. В целом мост вместе с развязками и сопутствующей инфраструктурой обойдется в 8 млрд рублей. Финансирование будет осуществляться поэтапно, до 2024 года включительно.

Улан-Удэ расположен на двух берегах Уды и связь между правобережьем и левобережьем осуществляется по двум мостам, расположенным в створе улиц Балтахинова - Бабушкина и проспекта Автомобилистов с расстоянием между ними около 4,5 км. В силу особенностей рельефа правобережной части города основные транспортные магистрали, связывающие мостовые переходы через реку Уда, расположены на достаточном удалении от берега, что создает большие затруднения в движении, образуя ежедневные пробки.

Новый мост соединит Октябрьский и Железнодорожный районы, минуя центр города, что решит проблему пробок в центральной части Улан-Удэ. Согласно проекту, пропускная способность моста составит 18 тыс. автомобилей в час. Таким образом, транспортная структура Улан-Удэ получит новую магистраль, разгружающую существующие мосты по улице Бабушкина и по проспекту Автомобилистов, а также современные развязки, улучшающие безопасность и благоустройство сопредельных районов.

<https://tass.ru/ekonomika/7092767>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПРОЕКТ ПЛАТНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЗАЛИВ ПОДОРОЖАЛ НА ЧЕТВЕРТЬ, ДО 44 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ

Стоимость строительства платного моста через Калининградский залив в настоящее время оценивается в 44 млрд рублей, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе региональной Думы.

«О повышении стоимости строительства моста через Калининградский залив на 25,7% сообщил в пятницу на заседании Думы региональный министр экономического развития, промышленности и торговли Дмитрий Кусков. На сегодня проект оценивается в 44 млрд рублей, в то время как ранее звучала иная цифра - 35 млрд рублей», - сказал сотрудник пресс-службы.

По словам министра, разработка проектной документации моста должна начаться в 2020 году. На эти цели в проекте областного бюджета предусмотрены расходы в размере 261 млн рублей.

Как сообщалось ранее, в июне 2019 года председатель совета директоров группы «ВИС» Игорь Снегуров и губернатор области Антон Алиханов подписали концессионное соглашение о строительстве моста через Калининградский залив. Проект будет реализовывать «Десятая концессионная компания», входящая в группу «ВИС».

Тогда говорилось, что на проектирование и строительство моста отводится 5 лет и 3 месяца. Стадия эксплуатации созданного объекта - 23 года. Предварительная стоимость проектирования и строительства тогда оценивалась примерно в 35 млрд рублей в ценах IV квартала 2018 года.

«Итоговая сметная стоимость будет уточнена по итогам прохождения государственной экспертизы проектной документации и экспертизы достоверности определения сметной стоимости с пересчетом в цены соответствующих лет создания объекта. Группа «ВИС» инвестирует в проект около 15 млрд рублей собственных и заёмных средств. Оставшуюся часть предполагается привлечь в виде бюджетного финансирования», - сообщила группа «ВИС».

Новый мостовой переход соединит посёлки Космодемьянского и Шоссейный. Общая протяжённость дорожной инфраструктуры, включая мостовой переход через реку Преголя, подходы, путепроводы и развязки составит около 8 км. Скоростная четырёхполосная дорога станет частью кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны.

Для снижения нагрузки на региональный бюджет проект предусматривает сбор платы за проезд, размер которой устанавливается правительством Калининградской области.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РОСАВТОДОР ПОЛУЧИТ 70 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПОВРЕЖДЕННЫХ ПАВОДКОМ ДОРОГ В ПРИМОРЬЕ

Правительство РФ выделит 70 млн рублей Росавтодору на восстановление дорог и мостов после паводков в Приморском крае.

Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном портале правовой информации.

Согласно документу, средства пойдут на восстановление участков автомобильных дорог протяжённостью 55 км. Кроме того, будут восстановлены 5 мостов и 8 водопроводных труб.

ТАСС; ОЛЕГ ПАВЛЕНКО, ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2019.11.08; СДЕЛАНО В ПЕТЕРБУРГЕ. КАК ПОКАЗАЛ СЕБЯ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ТРАМВАЙ НА ВОДОРОДНОЙ ЭЛЕКТРОТЯГЕ

Опытную модель создали специалисты государственного предприятия «Горэлектротранс» и Центрального научно-исследовательского института судовой электротехники и

технологии (ЦНИИ СЭТ). В энергетической установке трамвая применен принцип, который ученые из ЦНИИ СЭТ в 1980-х годах разработали для неатомной подводной лодки.

«Был такой опыт в нашей стране, он восходит еще к 1980-м годам, была создана неатомная подводная лодка опытная, называлась она «Катран», мы тоже участвовали в этом проекте. И там был схематично применен тот же самый принцип, который применен здесь», — рассказал журналистам заместитель директора ЦНИИ СЭТ по направлению водородной энергетики Игорь Ландграф.

«Всем известно, что водород плюс кислород получается вода. Но если просто смешать водород с кислородом, то сперва произойдет взрыв, хлопок, после этого образуется вода. В установке все не так: водород подается в устройство под названием «топливный элемент», где происходит электрохимическая реакция — то есть водород с кислородом напрямую не взаимодействуют, они просто обмениваются электронами и протонами, и в результате генерируется электрический ток, вода и немного тепла», — отметил Ландграф. Разработка проекта началась в 2016 году, в феврале 2019 года трамвай с заводским электрическим двигателем был оснащен топливным элементом. С сентября этого года идут испытания трамвая, которые должны завершиться в декабре.

Как говорит советник директора — начальник службы технической политики «Горэлектротранса» Сергей Китаев, проведенные испытания уже показали, что для серийного производства не требуется проектировать отдельную модель трамвая — можно пользоваться уже существующими.

Выгодный водород

Среди очевидных экономических преимуществ «водородного» трамвая Китаев называет существенное снижение затрат на контактную и кабельную сети, а также тяговые подстанции (предназначены для распределения и преобразования электрического тока для трамваев).

Как говорит Китаев, предварительные расчеты показывают, что затраты на километр хода трамвая на топливном элементе будут на 20-30% дешевле, чем у существующих трамваев. При этом новые, «водородные» трамваи перспективнее использовать на строящихся и планируемых линиях.

В случае использования технологий водородной энергетики при создании таких линий исчезнут затраты на прокладку кабельных (12 млн рублей за 1 км) и контактных (14 млн рублей) сетей, а также затрат на возведение тяговой подстанции, а это 100–150 млн рублей на каждые 2–2,5 км линии. Все это в конечном итоге снижает стоимость эксплуатации «водородных» трамваев.

Для запуска новых трамваев потребуются заправочные станции, аналогичные тем, что применяются для заправки автобусов сжиженным газом. Стоимость заправки, которая может располагаться на конечной остановке либо в трампарке, оценивается в 20 млн рублей. ЦНИИ СЭТ также разработал технологию, которая позволяет вырабатывать водород из сжиженного газа, ее планируется применить в этом проекте.

«Водородные» трамваи, как считает Китаев, можно было бы использовать на линиях входящие состав Петербурга города — Красное Село, Колпино или поселок Шушары.

«От 20 до 30 трамваев в среднем нужно на такие линии. Стоимость трамвая сейчас около 90 млн рублей, с водородной установкой — 100–110 млн рублей. Водородный, если учесть капитальные затраты (то есть средства, направленные на тяговые подстанции, кабельную и контактную сети — прим. ТАСС), получается дешевле», — уверен Китаев.

Запустить трамваи в серию партнеры готовы через три-четыре года, если будет соответствующее финансирование. Чтобы понять его размер, нужно дождаться конца испытаний опытного образца.

Высокая безопасность

Как уверяет Китаев, трамвай на водородном электричестве «абсолютно безопасен». «Мы же пользуемся газовой плитой, автобусами, которые ездят на природном топливе, — никакой разницы в этом нет, даже есть опыты, которые показывают, что использование водородной энергетики в ЧС более безопасно, чем обычного природного газа».

С ним согласен и Ландграф. «У нас очень плохой уровень образованности или хотя бы понимания в области водородной энергетики. Когда произносишь «водородная энергетика», у очень многих обывателей возникает образ водородной бомбы. Я хочу сразу успокоить всех — водородная бомба ничего общего с водородной энергетикой не имеет», — добавил он.

Немцы обогнали

Экс-министр путей сообщения России Анатолий Зайцев считает трамваи с такой энергетической установкой перспективным направлением.

«Такая технология позволяет исключить вредные выбросы в атмосферу. Ее источником питания является топливный элемент — устройство, которое работает на взаимодействии водорода с воздухом. Поэтому технология требует оперативного освоения в серийном производстве», — отметил он в беседе с ТАСС.

По его мнению, распространение такой технологии может сдерживаться в том числе из-за консерватизма в отрасли и «недоверия к новым перспективным решениям». Ландграф с ним согласен и тоже отмечает, что технология в свое время не стала применяться на подводных лодках из-за «невосприимчивости ее судостроителями и Минпромторгом».

При этом, продолжает он, «Катран» по тем временам находился на том же техническом уровне, что и разработки в Германии в этой сфере. С тех пор немецкий флот имеет шесть подводных лодок, работающих на водородной энергетике, кроме того, Германия поставила такие субмарины в Португалию, Южную Корею, Грецию и Италию.

Китаев считает, что водородная энергетика может широко использоваться на транспорте.

«Автобусы, такси, личный транспорт, транспорт, доставляющий продовольствие... Везде, где требуется движение, может использоваться водород в качестве источника для электроэнергии», — перечисляет он.

А Ландграф приводит еще пример проекта, который в России тоже можно реализовать на топливных элементах. По его данным, рассматривается возможность оснащения железнодорожных линий на Сахалине рельсовыми автобусами на водородных топливных элементах. «Возможно, мы примем участие в этом проекте», — добавил он.

Однако так оптимистично рассматривают технологию не все.

Павел Зюзин, старший научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ, считает, что «перевод общественного электротранспорта на водородные топливные элементы в России может оказаться неподъемным в связи с крупными издержками на создание новой инфраструктуры для обеспечения этого транспорта и поиск новых специалистов, а также переобучение персонала. Кроме того, в России пока нет таких предпосылок, так как нет дефицита других, более дешевых видов топлива».

<https://tass.ru/v-strane/7080016>

ТАСС; 2019.11.08; ГЛАВА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ НАЗНАЧИЛ НОВОГО МИНИСТРА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕГИОНА

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер назначил министром дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексея Нечаева, который был исполняющим обязанности после того как прежнего министра отправили в отставку в связи с отсутствием доверия, сообщила пресс-служба правительства области.

В марте 2019 года Текслер отправил в отставку прежнего министра Дмитрия Микулика, с 23 сентября обязанности министра исполнял Нечаев, который до этого момента был начальником управления дорожного хозяйства министерства.

«Губернатор Челябинской области Алексей Текслер подписал постановление о назначении Алексея Нечаева министром дорожного хозяйства и транспорта», - говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что Федеральная антимонопольная служба установила факт антиконкурентного соглашения между прежним губернатором области Борисом Дубровским, Министерством дорожного хозяйства региона, а также компанией «Южуралмост». По данным ведомства, результатом реализации антиконкурентного соглашения стало «ограничение конкуренции на рынке строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог в Челябинской области». Фактически с 2015 года по 2018 год более 90% контрактов на территории области по строительству дорог заключено с АО «Южуралмост», ставшим монополистом в этой сфере.

<https://tass.ru/ural-news/7093953>

RNS; 2019.11.08; В ЕС ВСЕ НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ОБЯЖУТ ОСНАСТИТЬ АЛКОЗАМКАМИ

С 2022 года все новые автомобили, продающиеся в ЕС, должны будут оснащены алкозамками, системами контроля усталости водителей и другими технологиями предупреждения аварий, следует из сообщения Совета Европейского союза.

«С середины 2022 года все новые автомобили, представленные на рынке ЕС, должны будут быть оснащены передовыми системами безопасности», — говорится в сообщении.

В перечень входят интеллектуальные системы обеспечения рекомендованного скоростного режима (Intelligent Speed Assistance, ISA), алкозамки (прибор, не допускающий пуск двигателя автомобиля без предварительного тестирования на алкотестер), системы фиксации и предупреждения сонливости водителя, системы предупреждения «рассеянного вождения», механизм оповещения при экстренном торможении, регистратор событий (EDR) и системы контроля давления в шинах.

Дополнительные требования будут предъявляться к автобусам и грузовикам.

«Грузовые автомобили и автобусы должны быть спроектированы и изготовлены таким образом, чтобы значительно уменьшить слепые зоны вокруг транспортного средства. Они должны быть оснащены современными системами, способными обнаруживать пешеходов и велосипедистов, находящихся в непосредственной близости от ТС», — говорится в сообщении.

Новые правила начнут применяться спустя 30 дней после вступления постановления в силу. Для установки на автомобили некоторых систем автопроизводителям будет дано немного больше времени, говорится в сообщении.

<https://rns.online/transport/V-ES-vse-novie-avtomobili-obyazhut-osnastit-alkozamkami-2019-11-08/>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.11; ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ САЖАЮТ В ОДНУ ТЕЛЕЖКУ; УВЗ И ОВК ДУМАЮТ О ЕДИНОМ СТАНДАРТЕ ДЛЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ

В преддверии падения спроса на вагоны Уралвагонзавод и Объединенная вагонная компания планируют выработать «золотой стандарт» инновационных тележек, взяв лучшее от своих моделей, и перейти на их выпуск. Права на тележку во избежание лицензионных споров они планируют передать государству, которое сейчас косвенно является крупнейшим акционером обеих компаний, а права на кузов — сохранить в собственности конкретных заводов. По мнению аналитиков, решение логичное, но рынок уже сделал выбор в пользу существующих тележек, а новых крупных заказов не предвидится.

Вагоностроители в рамках подкомитета по грузовому вагоностроению Союза машиностроителей обсуждают возможность перехода на единый технологический стандарт тележек для инновационных вагонов — повышенной грузоподъемности с нагрузкой 25 тонн на ось. По сути, речь идет о создании некой эталонной модели ходовой части, на выпуск которой перейдут все вагоностроители. Об этом “Ъ” рассказал замгендиректора по коммерции и маркетингу Объединенной вагонной компании (ОВК) Борис Мягков. При этом сам кузов вагона останется разработкой конкретного завода.

«За счет единого технологического стандарта мы переходим к полной унификации, решаем вопрос сервисного обслуживания и снабжения запчастями, что могло бы кардинально улучшить ситуацию с текущими отцепочными ремонтами,— говорит он.— Также при наличии такого стандарта можно решением государства принимать меры, например, по внедрению маркировки деталей, чтобы уходить от контрафакта». По его словам, такой переход облегчается тем, что крупнейшие производители инновационных вагонов, Уралвагонзавод (УВЗ) и ОВК, находятся в руках государства: УВЗ — через «Ростех», ОВК — через управляемую ЦБ «ФК Открытие» и УВЗ. «Собственником конструкторской документации, или так называемого золотого стандарта, будет государство — в лице «Ростеха» или Минпромторга,— говорит Борис Мягков.— И далее предприятия, которые готовы внедрять его у себя на производстве, смогут обратиться в Минпромторг и получить эту конструкторскую документацию, пройти процедуру подтверждения соответствия и выпускать продукцию на едином стандарте».

Заводам придется адаптировать свои производственно-технологические циклы, отмечает господин Мягков, но в основе тележки — три однотипных элемента: балка, две боковые рамы, две колесные пары.

Отличаются только материалы и элементы, и переход не потребует глобального технического перевооружения, к тому же предлагается предусмотреть адаптационный период. Переход на единый стандарт не влечет за собой регулирования объемных показателей выпуска, говорит господин Мягков.

Сейчас на сети курсируют две модели инновационных тележек. Это модель УВЗ 18-194-1, которая ранее широко лицензировалась другим вагоностроительным заводам, однако в 2017 году УВЗ ужесточил условия и отозвал ряд лицензий (см. “Ъ” от 17 октября 2017 года). А у ОВК есть тележка 18-9855, построенная на основе американской Barber. Также в этом году «Алтайвагон», который лишился лицензии на тележку УВЗ, наладил производство тележки 18-9800 собственности ОАО РЖД и уже разработал две модели полувагона и крытый вагон на ее основе, но серийный выпуск еще не начал.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. В Минтрансе “Ъ” сообщили, что с концепцией «золотого стандарта» не знакомы. В Минпромторге указанный подход не обсуждался, сообщили “Ъ” в министерстве. Но указали, что на заседании комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей 6 ноября было принято решение «о создании рабочей группы по вопросу выработки решений, направленных на сохранение компетенций вагоностроительных предприятий в период ожидаемого снижения спроса», ее руководителем определен замгендиректора УВЗ Кирилл Томащук.

Замгендиректора «Алтайвагона» по взаимодействию с госорганами Станислав Золотарев напоминает, что у «Алтайвагона» был опыт, не всегда позитивный, постановки на производство всех инновационных тележек, курсирующих на сети ОАО РЖД, или тех, внедрение которых обсуждалось,— и Barber, и Motion Control, и УВЗ, и теперь тележки 18-9800 собственности ОАО РЖД. Ставить новую будет крайне проблематично.

Участие «Ростеха» в капитале обоих крупных производителей дает возможность для их синергии в области инжиниринга, производства и развития экспортного потенциала, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, такая интеграция логична. Однако, полагает эксперт, время для разработки новой модели тележки упущено — крупнейшие покупатели уже сделали выбор в пользу тележек ОВК и УВЗ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4154772?query=МИНТРАНС>

ТАСС; 2019.11.11; РЖД ЗАВЕРШАТ РАСШИРЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТЕРМИНАЛА «ГРОДЕКОВО» В ПРИМОРЬЕ К 2020 ГОДУ

«Российские железные дороги» к 2020 году завершат работы по модернизации грузового терминала на станции Гродеково Дальневосточной железной дороги для ускорения перевалки контейнерных грузов, сообщил ТАСС в понедельник замначальника Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» Андрей Зыбкин.

Железнодорожная станция «Гродеково» служит пограничным переходом, связывающим РФ с КНР (станция Суйфэньхэ), основная ее функция заключается в перевалке грузов, следующих в обоих направлениях.

«На грузовом терминале «Гродеково» компания приступила к работам по удлинению фронтов для перевалки контейнеров с узкой железнодорожной колеи (ширина 1435 мм в КНР) на широкую (ширина 1520 мм в РФ) в целях ускорения обслуживания железнодорожного состава до четырех часов. В данный момент одновременно могут обслуживаться девять вагонов. Завершить работы намерены до конца 2019 года», - сказал Зыбкин.

Потребность в модернизации грузового двора обусловлена ростом контейнерного потока в связи с развитием международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2», пояснил представитель Центральной дирекции РЖД. Маршруты коридоров проходят через территорию Свободного порта Владивосток и соединяют китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с морскими портами Приморского края.

К 2021 году на территории терминала также планируется построить площадку для ввоза контейнеров автомобильным транспортом с последующей их погрузкой на железнодорожный транспорт.

Как сообщил агентству Зыбкин в октябре, в 2020 году РЖД намерены утроить - до 3 млрд рублей - инвестиции в расширение пропускной способности грузовых терминалов в части обработки контейнерных поездов и обновление грузоподъемной техники.

<https://tass.ru/ekonomika/7098980>

ТАСС; 2019.11.08; «РЖД ЛОГИСТИКА» И ПЛАТФОРМЕННАЯ КОМПАНИЯ ЧУНЦИНА YUXINOU БУДУТ РАЗВИВАТЬ «АГРОЭКСПРЕССЫ»

АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и платформенная компания Чунцина YuXinOu подписали соглашение о совместном развитии сервисов по железнодорожной доставке российских продуктов питания в Китай, следует из сообщения «РЖД Логистика».

Соответствующий документ был подписан генеральным директором АО «РЖД Логистика» Вячеславом Валентиком и генеральным директором YuXinOu (Chongqing) Logistics Co Чи Дан (Qi Dan) на международной выставке China International Import Expo в Шанхае (Китай), уточняется в сообщении.

Две компании намерены работать над расширением географии специализированного железнодорожного сервиса «Агроэкспресс» и планируют до конца года провести ряд отправок из России в Чунцин.

<https://tass.ru/ekonomika/7093821>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; РЖД ПОДКЛЮЧИЛИ В «САПСАНАХ» КИТАЙСКИЕ ПЛАТЕЖНЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ ОПЛАТЫ ТОВАРОВ НА БОРТУ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) расширяет перечень платежных систем в высокоскоростных поездах «Сапсан», для оплаты товаров на их борту стали доступны две ведущие китайские системы электронных платежей WeChat Pay и Alipay.

«Все поезда «Сапсан» теперь подключены к сервисам платежной системы Sendy, в основе которой лежит технология on-line оплаты с использованием QR-кода. Компания Sendy также является провайдером услуг китайских платежных сервисов WeChat Pay и Alipay на территории России. Для проведения платежа китайскому покупателю достаточно иметь с собой только смартфон с электронным кошельком WeChat Pay или Alipay», - говорится в сообщении РЖД.

Таким образом, у пассажиров появилась возможность оплачивать сувенирную продукцию, предлагаемую в пути следования поездов «Сапсан», не только с помощью российского электронного средства платежа Sendy, но и наиболее популярных в Китае электронных средств платежа WeChat Pay и Alipay, отмечает компания.

В планах РЖД запуск данного сервиса для оплаты кейтеринговых услуг, предоставляемых в пути следования «Сапанов».

В октябре 2019 года «Сапанам» было перевезено более 26,7 тыс. туристов из КНР, что на 17% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Всего за десять месяцев 2019 года поездами «Сапан» перевезено 293,8 тыс. пассажиров из Китая, сообщает пресс-служба ОАО «РЖД».

ТАСС; 2019.11.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ТЕРМИНАЛА В ВАНИНО УВЕЛИЧИТ ГРУЗОБОРОТ УГЛЯ ДО 24 МЛН Т

«ВаниноТрансУголь» (ВТУ, дочернее общество компании «Колмар») планирует строительство второй очереди угольного терминала в порту Ванино (Хабаровский край), что увеличит общий грузооборот порта до 24 млн т угля в год. Об этом в пятницу ТАСС сообщили в пресс-службе «Колмар».

«Компания «ВаниноТрансУголь» планирует строительство второй очереди угольного терминала, в результате чего общий грузооборот терминала возрастет до 24 млн т угля в год», - сообщили в пресс-службе.

В четверг госкорпорация «ВЭБ.РФ» сообщила о подписании кредитного соглашения с банком ВТБ и ВТУ о финансировании строительства угольного терминала в Ванино. Объем финансирования от банков-партнеров в рамках программы «Фабрика проектного финансирования» составит 34 млрд рублей. В рамках синдицированного кредита ВЭБ.РФ профинансирует более трети стоимости первой очереди проекта.

«Строительство первой очереди терминала находится в завершающей стадии: построены основные производственные объекты, завершается монтаж технологического оборудования и пуско-наладочные работы», - процитировали в пресс-службе слова гендиректора ВТУ Юрия Тямушкина.

Планируемый грузооборот первой очереди терминала составит 12 млн т угля в год. Ввод в эксплуатацию ожидается в 2020 году.

Общая стоимость проекта по строительству угольного перегрузочного терминала в порту Ванино составит около 37 млрд рублей, сообщалось ранее.

<https://tass.ru/ekonomika/7093852>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕВЕЛО В ЗЕМЛИ ВОДНОГО ФОНДА ПОЧТИ 48 ГА СЕЛЬХОЗЗЕМЕЛЬ ДЛЯ БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

Правительство перевело в земли водного фонда 47,9 га сельхозземель для строительства на Дону Багаевского гидроузла.

Соответствующее распоряжение подписано 6 ноября и размещено на официальном портале правовой информации.

Строительство Багаевского гидроузла (Багаевский район Ростовской области) предусмотрено ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Максимальная стоимость строительства, включая обустройство водохранилища, - 22 млрд рублей. Ввод объекта позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин

судового хода и обеспечения безопасного судоходства на Нижнем Дону, сообщалось ранее. Его пропускная способность составит не менее 18 млн тонн грузов в год.

Между тем, как считают в Росрыболовстве, строительство гидроузла вносит серьезные коррективы в стратегию искусственного воспроизводства осетровых.

«Образование фактически нового водохранилища сводит на нет усилия, которые предпринимались по восстановлению осетровых, то есть может быть нарушен скат. Даже если гидроузел будет с нормальным рыбоходом, все равно, при попадании в водохранилище, где нет ярко выраженного течения, осетры, скорее всего, будут терять ориентацию при скате и не смогут достигнуть моря», - заявлял ранее замруководителя Росрыболовства Василий Соколов.

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2019.11.10; «КУКУРУЗНИК» ПРИКРЫЛИ ФАНЕРОЙ: В БУРЯТИИ ПО АДРЕСУ КОМПАНИИ, ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА НОВЫЙ САМОЛЕТ, НАШЛИ ДРУГОЙ ЗАВОД; АЛЬТЕРНАТИВУ СНЯТЫМ С ПРОИЗВОДСТВА АН-2 ЖДУТ ДЛЯ ВОЗРОЖДЕНИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РЕГИОНАХ

Фанерный завод вместо компании, ответственной за разработку и производство нового отечественного легкого многоцелевого самолета, обнаружили региональные журналисты в Улан-Удэ. Стоимость контракта, который компания получила осенью 2019-го, составляет 1,2 млрд рублей, заказчиком по нему выступил Минпромторг. Предполагается, что новый самолет «Байкал» должен заменить Ан-2, который был снят с производства еще в 1970-е. Подробности — в материале «Известий».

Легенда о «Байкале»

Самолет, о котором идет речь, — легкий многоцелевой самолет, предназначенный в первую очередь для работы на региональных маршрутах.

Ранее в ведомстве заявляли, что самолет призван повысить транспортную доступность отдаленных регионов — в том числе на севере страны — и заменить распространенный самолет Ан-2 (или «кукурузник»), который активно использовался в отечественной авиации с 1950-х годов прошлого столетия. Его перестали выпускать в 1970-е годы, в Польше выпуск этих самолетов продолжался до начала 2000-х, позднее реплика самолета была представлена и активно используется в Китае.

Разработка нового проекта ведется уже несколько лет — в Сибирском научно-исследовательском институте им. С.А. Чаплыгина проект самолета ТВС-2ДТС на базе конструкции «кукурузника» был разработан в 2017 году. В 2018 году на инвестиционном форуме в Сочи **Минтранс** РФ, Минпромторг, правительство Бурятии, правительство Якутии и АО «Вертолеты России» заключили соглашение, предусматривающее серийное производство самолета ТВС-2ДТС на базе Улан-Удэнского авиазавода. В том же году для самолета, фигурировавшего в новостях под названиями «Легенда» и «Барсук», было выбрано новое название — «Байкал».

Весной 2019-го Минпромторг объявил новый конкурс на разработку легкого многоцелевого самолета. Тогда же высказывалась версия о том, что ведомство намерено полностью отойти от предложенного ранее варианта на основе Ан-2 и фактически речь идет о создании нового проекта. Победителями конкурса тогда стали АО «Камов» и всё тот же Улан-Удэнский авиационный завод. При этом стоимость работ «Камова» оценивалась в 45 млн рублей, а завода из Улан-Удэ — 49,9 тыс. рублей.

Надо только запустить

Проект активно обсуждали на высоком уровне на протяжении последних месяцев. Так, в апреле 2019-го полпред президента в СФО Сергей Меняйло на полях Красноярского экономического форума высоко оценил рентабельность машины для использования в сибирских регионах. Об этом сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

«В случае с сибирскими регионами нашим основным самолетом, мы рассчитываем, станет ТВС-2ДТС. Он есть в экспериментальном варианте, и сегодня на Улан-Удэнском авиационном заводе на этот год выделены средства, чтобы документацию довести до серийной. Как только они в серию войдут — маршрут будет определен», — отметил чиновник, уточнив, что самолет планируется использовать на межрегиональных маршрутах в Сибири.

В июле полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев призывал ускорить работы по запуску промышленного производства самолета во время рабочего визита в Бурятию.

В середине августа выпуск серийных многоцелевых самолетов обсуждался во время встречи министра промышленности и торговли Дениса Мантурова и главы Бурятии Алексея Цыденова. Тогда речь шла о запуске производства к 2022 году.

«Нам было поручено обеспечить выполнение аванпроекта по созданию легкого многоцелевого самолета для местных воздушных линий. В результате исполнения контракта был подготовлен проект технического задания на разработку легкого многоцелевого самолета. Производство серийных образцов будет развернуто на базе АО «Улан-Удэнский авиационный завод» с 2022 года», — отмечал министр.

Примерно тогда же глава республики Алексей Цыденов, рассказывая о новом самолете, сообщил, что благодаря его летно-техническим характеристикам «Байкал» можно будет использовать не только для перевозки пассажиров, но и в сельском хозяйстве или транспортной авиации. Кроме того, по его словам, несмотря на то что самолет еще не попал в серийное производство, на него уже был спрос, в том числе со стороны иностранных партнеров.

«Порядка 150 самолетов готовы заказать для Латинской Америки. По тем характеристикам, которые у самолета есть, у него шикарный потенциал. Он будет интересен для всех небогатых стран. Кроме того, мы провели опрос губернаторов России, и все регионы Сибири, Арктики, Дальнего Востока говорят: дайте нам этот самолет. А с Якутией у нас уже подписан контракт на поставку с 2021 года, то есть востребованность высокая. Теперь надо его только запустить. Мы его запустим!» — цитирует авиационный портал слова главы республики.

Сам аванпроект будущего легкого многоцелевого самолета «Байкал» при этом разрабатывался на другом авиационном предприятии — Уральском государственном авиазаводе (УЗГА), — которое, как и завод в Улан-Удэ, входит в состав холдинга «Вертолеты России». В сентябре 2019-го специалисты Центрального института авиационного моторостроения им. П.И. Баранова (ЦИАМ) выдали заключение на разработанный проект в части силовой установки, из которого следовало, что пассажирский самолет местных воздушных линий «Байкал» (ТВС-2ДТС) сможет использоваться для транспортных, санитарных, сельскохозяйственных и поисково-спасательных целей. Тогда отмечалось, что его максимальная скорость составит 300 км/ч, а дальность — 3 тыс. км.

В июне 2019-го на сайте госзакупок была размещена информация о заказе на разработку техпредложения для обеспечения «разработки и создания перспективного многоцелевого самолета для местных воздушных авиалиний», заказчиком выступило АО «Камов», стоимость работ составила 33 млн рублей.

В середине августа Минпромторг объявил тендер на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках реализации проекта создания легкого многоцелевого самолета для местных воздушных линий. Заявленная стоимость работ составила 1,2 млрд рублей.

Сначала победителем был объявлен Улан-Удэнский авиазавод, однако в начале осени в министерстве аннулировали результаты конкурса — как писал РБК, из-за жалобы другого участника, ООО «Байкал-Инжиниринг». После проведения повторного конкурса контракт

на разработку и серийное производство самолета на базе ТВС-2ДТС был отдан ООО «Байкал-Инжиниринг».

Согласно базе данных «Спарк», компания была зарегистрирована менее года назад. Ее уставной капитал составляет 10 тыс. рублей. Контракт, по которому «Байкал-Инжиниринг» получил 1,2 млрд рублей на разработку и производство нового самолета, был у компании единственным, а сам «Байкал-Инжиниринг» является «дочкой» Уральского завода гражданской авиации (завод значится единственным учредителем расположенной в Улан-Удэ компании).

В четверг, 7 ноября, журналисты региональной газеты «Номер один» сообщили, что по указанному в документах компании адресу (ул. Любы Шевцовой, 3Б, помещение 2) такой фирмы они не обнаружили: вместо этого там находился завод по производству фанеры. Охранник предприятия предположил, что они «ошиблись адресом».

Если судить по данным Google-карт, помещение находится на территории промзоны, расположенной в частном секторе.

В данных о компании было также указано три телефонных номера — с бурятским и московским кодами, а также мобильный. «Известиям» не удалось дозвониться ни по одному из них — бурятский номер был недоступен, московский, по данным издания Aviaport, относился к АО «Вертолеты России», но на момент звонка также не действовал, по мобильному телефону никто не отвечал.

Как отмечалось на одном из профильных порталов, по итогам проведенного осенью 2019-го конкурса небольшая компания выиграла у бурятского завода по нескольким параметрам. В том числе по критериям «Качественные, функциональные и экологические характеристики работы», набрав 40 баллов (УЗГА — 0), «Квалификация участников закупки...» — 20 баллов (УЗГА — 5,36) и «Квалификация трудовых ресурсов» — 50 баллов (УЗГА — 13,39).

«Хороший самолет»

Если проект будет реализован, «Байкал» мог бы с успехом работать в региональных перевозках, уверен Олег Смирнов, бывший **заместитель министра** гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР, президент фонда «Партнер гражданской авиации».

По его словам, проблема возрождения системы таких перевозок остро стоит в стране уже несколько десятилетий и когда начали появляться новости о ТВС-2ДТС, в авиационной отрасли их восприняли позитивно.

— Это может быть хороший самолет, он создан на базе Ан-2, но в нем были учтены все мировые требования по самолетостроению, потому что ситуация меняется, — пояснил он «Известиям».

Ан-2 производился в СССР с 1947 по 1972 год и составлял основу авиапарка в региональных перевозках, в том числе между сельскими населенными пунктами. Главным его преимуществом эксперт назвал неприхотливость, а также способность взлетать и садиться в том числе без аэродромов.

— Он был великолепен тем, что летал и на колесах, и на лыжах, и на поплавках. То есть мог обходиться без взлетно-посадочной полосы. Благодаря этому у нас любая бабушка в любой деревне могла взять козу и вместе с ней долететь до другого села просто потому, что там ветеринары лучше, — рассуждает эксперт.

Такой самолет должен быть легким в обслуживании, выносливым, многофункциональным и рассчитанным на перевозку 10–12 пассажиров. Однако одна из главных трудностей сегодня связана с тем, что по действующим международным требованиям самолет, предназначенный для перевозки более чем восьми человек, должен иметь два двигателя. Не исключено, что именно поэтому в сентябре 2019-го специалисты ЦИАМ рекомендовали конструкторам разработать для «Байкала» два варианта: с одним и двумя двигателями.

Региональная авиация важна не только для перевозки пассажиров, но и для транспортировки грузов, оказания медпомощи. Кроме того, именно легкие многоцелевые самолеты используются для мониторинга и тушения лесных пожаров. Однако система была разрушена после перестройки — после этого авиапарк устарел, а большая часть небольших аэродромов в стране пришла в негодность. Там, где такие перевозки всё еще возможны, в большинстве случаев в регионах, сегодня продолжают использовать Ан-2, серийный выпуск которых прекратился еще в 1970-е (до начала 2000-х самолеты также производились в Польше), несмотря на то что самолеты всё чаще выходят из строя и становятся более требовательными в эксплуатации. По данным специалистов Сибирского научно-исследовательского института авиации им. С.А. Чаплыгина, на долю «Ан» к 2017 году приходилось около 90% подобных перевозок.

<https://iz.ru/940799/evgeniia-priemskaja/kukuruznik-prikryli-faneroi-v-buriatii-po-adresu-kompanii-otvetstvennoi-za-novyi-samolet-nashli>

ТАСС; 2019.11.08; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА У МЕСТОРОЖДЕНИЯ УДОКАН В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПРОШЕЛ ДВА АУДИТА

Проект реконструкции аэропорта в поселке Чара Каларского района на севере Забайкальского края вблизи крупнейшего в РФ Удоканского месторождения меди успешно прошел ценовой и технологический аудит. Об этом в пятницу ТАСС сообщили в пресс-службе Байкальской горной компании (БГК - оператор освоения Удокана, входит в USM Holdings).

Удокан с ресурсами около 27 млн т меди является крупнейшим месторождением в России и одним из самых больших в мире. Месторождение находится в труднодоступном Каларском районе на севере Забайкальского края. Автомобильное сообщение этой территории с крупными городами отсутствует, а время в пути в Читу на поезде превышает 2,5 суток. Местный аэропорт способен принимать лишь небольшие пассажирские самолеты Ан-24, Л-410 и ТВС-2МС.

«На средства БГК разработана проектно-сметная документация реконструкции аэропорта Чара. Она безвозмездно передана Забайкальскому краю и сейчас проходит государственную экспертизу, в которой уже получила положительное заключение технологического и ценового аудита», - сказали в пресс-службе.

В администрации главы региона напомнили, что в 2018 году проект по реконструкции аэропорта включили в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, утвержденный правительством РФ, однако реконструкция его взлетно-посадочной полосы предусмотрена на 2022-2024 годы. Правительство региона добивается смещения этих сроков на 2020-2022 годы. Это необходимо для освоения Удоканского месторождения: во время строительства там комбината на объекте будут находиться 3,5 тыс. человек, а после запуска предприятия - более 2 тыс. человек, и, соответственно, ожидается рост авиационного пассажиропотока.

В августе министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов также обращался к премьер-министру Дмитрию **Медведеву** с просьбой ускорить на два года реконструкцию взлетно-посадочной полосы в аэропорту Чары.

Актуальный план освоения Удокана предполагает строительство промышленного комплекса по производству катодной меди и сульфидного концентрата. Ввод в эксплуатацию первой очереди комбината с годовой производительностью 12 млн тонн руды намечен на 2022 год. В дальнейшем мощность предприятия планируется увеличить до 48 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7091418>

ТАСС; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТ» ВНОВЬ ПРИЗНАЛИ САМОЙ ПУНКТУАЛЬНОЙ СРЕДИ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ МИРА

Крупнейший российский авиаперевозчик - компания «Аэрофлот» признана самой пунктуальной среди 20 глобальных авиакомпаний мира по итогам работы в октябре текущего года. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе компании, сославшись на итоги рейтинга, составленного международным британским аналитическим агентством OAG.

«По данным ежемесячного отчета OAG On-Time Performance Report, в октябре «Аэрофлот» выполнил 89,8% рейсов точно по расписанию, этот результат также признан лучшим среди крупнейших перевозчиков Европы с объемом рейсов более 30 тыс. в месяц», - сказал собеседник агентства. Он отметил, что российский перевозчик опередил ключевых конкурентов и по сравнению с показателем сентября увеличил пунктуальность на 0,6 процентных пункта. «Аэрофлот» неоднократно занимал первую строчку мирового рейтинга OAG, последний раз компанию признавали лучшей по пунктуальности по итогам работы в сентябре текущего года.

В пресс-службе отметили, что ранее OAG оценило пунктуальность «Аэрофлота» на уровне «пять звезд». «Мы стали единственной авиакомпанией из России и крупнейшей компанией в Европе по объему перевозок, получившей высший балл», - отметил собеседник агентства. Он пояснил в этой связи, что только 10% участников программы OAG On-Time Performance Star Ratings удостоиваются максимальной оценки.

В авиакомпании уверены, что высокого уровня пунктуальности удастся достигать за счет ряда мер, среди которых - строгое выполнение правил посадки на рейс. «В будущем «Аэрофлот» планирует внедрять нововведения на основе современных цифровых технологий, в том числе использование биометрического контроля, которое значительно ускорит и упростит для пассажира прохождение предполетных процедур в аэропорту», - пояснили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/7093676>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСК К РЕЙСАМ МОСКВА - ОСАКА

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) получила допуск Росавиации к регулярным рейсам Москва - Осака, следует из материалов по итогам заседания межведомственной комиссии при Минтрансе РФ.

Допуск позволит выполнять компании до семи рейсов в неделю.

Осака - третий по населению город Японии, находится в южной части острова Хонсю. Сейчас между Москвой и Осакой нет регулярного авиасообщения, «Аэрофлот» летает только в столицу Японии Токио, которая расположена в юго-восточной части Хонсю.

Ранее сообщалось, что в 2020 году, когда в Токио пройдут летние Олимпийские игры, «Аэрофлот» начнет выполнять код-шеринговые рейсы в столицу Японии совместно с авиакомпанией Japan Airlines. При этом пунктом назначения будет самый близкий к Токио аэропорт Ханеда, тогда как сейчас «Аэрофлот» летает в аэропорт Нарита.

Материалы Росавиации это подтверждают: ведомство изменило аэропорт прилета с Нариты на Ханеду в допусках «Аэрофлота» к рейсам Рим - Москва - Токио, Париж - Москва - Токио и Лондон - Москва - Токио.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; RED WINGS ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ К РЕЙСАМ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В КИТАЙ И ИТАЛИЮ

Авиакомпания Red Wings получила допуски к регулярным рейсам из аэропорта «Жуковский» в девять городов Китая и Рим, следует из материалов по итогам заседания межведомственной комиссии при Минтрансе РФ.

Допуск в Рим позволит выполнять до четырех раз в неделю, в китайские города (Тайюань, Нанкин, Чженчжоу, Цзинань, Шицзячжуань, Гуанчжоу, Хэфей, Ханчжоу, Фучжоу) - по одному разу.

Red Wings, базовый аэропорт которой «Домодедово», и ранее рассматривала открытие рейсов из подмосковного «Жуковского». В 2017 году компания, а также ее партнер по альянсу «Нордавиа» (сейчас - Smartavia) получили допуски на полеты в Ереван, Ташкент, Фергану и Самарканд. Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев подтверждал журналистам, что компания может открыть рейсы из «Жуковского» в Среднюю Азию, а также туристические города Европы. Для этого планировалось перебазировать в аэропорт самолеты Ту-204.

Однако рейсы из «Жуковского» ни Red Wings, ни «Нордавиа» так и не открыли, а эксплуатацию Ту-204 Red Wings прекратила в 2018 году.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ К РЕЙСАМ В ТОКИО ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА, КРАСНОЯРСКА И ВЛАДИВОСТОКА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) получила допуск Росавиации к регулярным рейсам из Екатеринбурга, Красноярска и Владивостока в Токио, следует из материалов по итогам заседания межведомственной комиссии при Минтрансе РФ.

Из Екатеринбурга в Токио выдан допуск на выполнение рейсов три раза в неделю, из Красноярска и Владивостока - по семь раз в неделю.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» сообщили, что считают направления перспективными, но о сроках открытия рейсов и периодах выполнения говорить преждевременно. «Получение допуска - это отправная точка для развития того или иного направления в соответствии со стратегическим планом развития авиакомпании», - отметил представитель пресс-службы.

Согласно материалам Росавиации, «Уральские авиалинии» также получили допуск к выполнению четыре раза в неделю рейсов из Владивостока в Осаку.

Допуск к выполнению рейсов из Владивостока в Токио (семь раз в неделю) выдан авиакомпании «Сибирь», из Петропавловска-Камчатского в Токио (два раза в неделю) - авиакомпании «Якутия».

Помимо этого, допуск на осуществление полетов семь раз в неделю из Хабаровска в Токио предоставлен авиакомпании «Аврора».

Кроме того, для «Сибири» увеличена частота с двух до четырех раз в неделю на линии Владивосток - Осака, «Уральским авиалиниям» с двух до семи раз в неделю - на линии Владивосток - Саппоро.

Авиакомпания «Аврора» Росавиация отказала в изменении аэропорта с Нариты на Ханеду с летнего сезона 2020 года на рейсах Владивосток - Токио.

Ранее сообщалось, что Росавиация выдала допуск «Аэрофлоту» (МОЕХ: AFLT) к регулярным рейсам Москва - Осака.

Также сообщалось, что в 2020 году, когда в Токио пройдут летние Олимпийские игры, «Аэрофлот» начнет выполнять код-шеринговые рейсы в столицу Японии совместно с авиакомпанией Japan Airlines. При этом пунктом назначения будет самый близкий к Токио аэропорт Ханеда, тогда как сейчас «Аэрофлот» летает в аэропорт Нарита.

Материалы Росавиации это подтверждают: ведомство изменило аэропорт прилета с Нариты на Ханеду в допусках «Аэрофлота» к рейсам Рим - Москва - Токио, Париж - Москва - Токио и Лондон - Москва — Токио.

РБК; АННА БАЛАШОВА, АЛЕКСАНДРА ПОСЫПКИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.10; «ПОЧТА РОССИИ» ПОПРОСИЛА 40 МЛРД ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ;

СПУСТЯ ПЯТЬ ЛЕТ ПОСЛЕ ОТКАЗА ОТ БЮДЖЕТНЫХ СУБСИДИЙ «ПОЧТА РОССИИ» ПОПРОСИЛА ВЫДЕЛИТЬ ЕЙ ПОЧТИ 40 МЛРД РУБ. ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ. НО ЭТИ СРЕДСТВА РАНЕЕ ПРЕДНАЗНАЧАЛИСЬ ДЛЯ РЖД, И КОМПАНИЯ НА НИХ РАССЧИТЫВАЕТ

«Почта России» предложила правительству использовать свободный остаток субординированного депозита из Фонда национального благосостояния (ФНБ) в размере 39,8 млрд руб. на развитие почтовой инфраструктуры. Это следует из письма гендиректора «Почты России» Николая Подгузова и президента — председателя правления банка ВТБ Андрея Костина премьер-министру Дмитрию **Медведеву**. РБК ознакомился с содержанием документа, его подлинность подтвердили два федеральных чиновника и источник РБК, близкий к компании. Как сообщил в пятницу, 8 ноября, «Интерфакс» со ссылкой на источник, в октябре премьер-министр **Дмитрий Медведев** поручил ведомствам рассмотреть обращение «Почты России». Источник РБК, близкий к правительству, уточнил, что этот вопрос должны проработать первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Константин Носков, министр экономического развития Максим Орешкин и **министр транспорта Евгений Дитрих**.

РБК направил запрос в правительство, Минфин, Минэкономразвития и **Минтранс**. Представители «Почты России» и Минкомсвязи отказались от комментариев.

Зачем «Почте России» госфинансирование и кто еще на него претендует — в материале РБК.

На какие деньги ФНБ претендует «Почта России»

Фонд национального благосостояния (ФНБ) — российский суверенный фонд, национальная «подушка безопасности». С 2017 года все доходы от продажи нефти сверх цены \$40 за баррель, согласно бюджетному правилу, поступают в фонд и не идут на текущие государственные расходы. Цена отсечения ежегодно индексируется на 2%, в 2020 году она составит \$42,4 за баррель. Средства ФНБ сейчас запечатаны до того момента, как ликвидная часть фонда достигнет 7% ВВП России (после превышения этой планки правительство будет снова иметь право инвестировать резервы; как ожидается, это произойдет уже в 2020 году).

Но до установления этого порога средства суверенного фонда направлялись, например, на строительство первого в мире арктического завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Ямал СПГ». В 2014-м в рамках поддержки капитальной базы системообразующих банков Минфин разместил на субординированном депозите в банке ВТБ 100 млрд руб. на 30 лет по ставке инфляция + 1% и условия досрочного возврата не ранее чем через пять лет после привлечения. Из этой суммы 60,2 млрд руб. были в дальнейшем размещены по ставке привлечения в облигациях РЖД.

Именно о не востребовавшей со стороны РЖД сумме — 39,8 млрд руб., — как указано в письме, и идет речь. Сейчас эти средства временно размещены в Банке России на стандартных условиях (депозит «овернайт»).

Зачем «Почте России» потребовалось госфинансирование

«Почта России» предложила использовать этот свободный остаток для своего инфраструктурного развития. Авторы письма напоминают, что сейчас идет реорганизация — преобразование «Почты России» из федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП) в акционерное общество, стоят задачи по повышению эффективности, требуются инвестиции в модернизацию 42 тыс. почтовых отделений по всей стране, обучение и повышение квалификации персонала (около 290 тыс. человек). «Динамическое развитие «Почты России» будет иметь позитивный социально-экономический эффект как для отдельных регионов России — особенно удаленных и малонаселенных, — так и для всей страны», — говорится в письме.

Последний раз «Почта России» получала субсидии из федерального бюджета в 2014 году. Они составили 3,139 млрд руб. Из них 3 млрд руб. пошли на компенсацию потерь от сдерживания роста цен на доставку подписных печатных изданий и 139 млн руб. — за работу на Крайнем Севере. В 2015 году предприятие впервые показало чистую прибыль — она составила 1,6 млрд руб. при выручке 149 млрд руб. По итогам 2016 года выручка достигла 161 млрд руб., а чистая прибыль — 1,7 млрд руб. В интервью РБК в июле 2017 года предыдущий глава «Почты России» Дмитрий Страшнов, подводя итоги своей работы во ФГУПе, сказал, что считает главным достижением своей команды, что за два года работы предприятие стало безубыточным и бездотационным.

Но уже в сентябре 2017 года возглавивший «Почту России» Николай Подгузов заявил, что компания все-таки нуждается в господдержке — как финансовой, так и регуляторной. «Мы на самом деле представляем государство там, где его никто не представляет. Поэтому в этом плане, я считаю, мы очень надежный партнер государства. Если нас в этом плане будут активнее поддерживать, это будет только на пользу нашим гражданам», — говорил он тогда. Но в ответ на это занимавший на тот момент должность вице-премьера Аркадий Дворкович объявил, что правительство не планирует оказывать «Почте России» финансовую помощь из федерального бюджета.

Пока из бюджета «Почта России» поддержки так и не получила. Но в августе 2019-го стало известно о разработанной компанией новой концепции на 2020–2027 годы по трансформации отделений в «Центры притяжения». Для реализации этого плана «Почта России» попросила из бюджета почти 85 млрд руб., из которых 66,4 млрд — на техническую модернизацию и дооснащение отделений почтовой службы, 10,8 млрд — на проведение капитального ремонта и 7,7 млрд руб. — для расширения площадей отделений.

При чем тут ВТБ

Почему под обращением за средствами ФНБ, кроме подписи главы «Почты России», стоит подпись главы ВТБ, собеседники РБК не уточняют. Банк и бывший ФГУП уже давно партнеры. Еще в 2016 году был создан Почта Банк. Изначально контроль над ним был у ВТБ, но с конца 2017-го группа и компания владеют по 50% минус одна акция банка, еще две акции принадлежат председателю правления Почта Банка Дмитрию Руденко. Согласно стратегии банка, с 2016 по 2018 год он должен открывать по 6 тыс. точек в отделениях «Почты России» ежегодно. За возможность использовать инфраструктуру почтовых отделений для оказания банковских услуг банк платит «Почте России» так называемый инфраструктурный платеж: в 2016 году он составил 750 млн руб., в 2017 году — 3 млрд руб., в 2018-м — 4,6 млрд, в 2019-м превысит 5 млрд. Суммарно объем этих платежей до конца 2023 года должен составить 54 млрд руб.

В октябре прошлого года ВТБ и «Почта России» также создали совместное предприятие — АО «Национальные логистические технологии», предусматривающее создание 38 логистических центров по всей стране общей площадью более 400 тыс. кв. м. Размер инвестиций каждой стороны — по 10,19 млрд руб. в течение трех лет.

«Средства ФНБ были размещены в ВТБ в 2014 году, но по решению Минфина так и не были направлены на финансирование проектов инфраструктурного развития, как предполагалось изначально», — сообщили РБК в ВТБ.

Там отметили, что правительство с прошлого года прорабатывает вопрос использования этих средств для финансирования разных проектов, однако финальных решений принято не было. «Развитие «Почты России» — один из таких проектов: предприятию предстоит реконструкция региональной сети, и, несмотря на то что «Почта» стала прибыльной, для такого масштабного проекта необходимо дополнительное финансирование», — указали в банке.

Кто еще претендует на эти деньги ФНБ

На тот же остаток в 39,8 млрд руб. претендует и первоначальный адресат этих средств — РЖД. Компания попросила правительство выделить в 2020 году эти деньги на закупку локомотивов в рамках ранее одобренного лимита, говорил на встрече с журналистами 30 октября гендиректор РЖД Олег Белозеров. Несколько лет назад 100 млрд руб. выделялись как раз на локомотивы, напомнил он. Но на тот момент часть суммы не была использована, так как средства смогли привлечь с рынка, а средства ФНБ решили оставить как резерв. «Эти деньги есть и сейчас. Поскольку такая возможность появляется, а на закупку локомотивов нам по-прежнему нужны деньги, мы точно так же готовы их заимствовать и просили правительство вернуться к этому вопросу и эти деньги нам дать», — заявлял Белозеров.

Представитель РЖД отказался комментировать, известно ли компании о том, что на те же средства претендует «Почта России».

https://www.rbc.ru/technology_and_media/09/11/2019/5dc5adb09a7947d9bd0a7552

[Вернуться в оглавление](#)