



Ежедневный мониторинг СМИ

13 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, АННА БАЛАШОВА; 2019.11.12; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОПРОСИЛ ОТДАТЬ РЖД 40 МЛРД ИЗ ФНБ; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОПРОСИЛ ГЛАВУ ПРАВИТЕЛЬСТВА ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ВЫДЕЛИТЬ РЖД ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ 40 МЛРД, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ НА СЧЕТАХ ВТБ. НА ЭТИ ЖЕ СРЕДСТВА ПРЕТЕНДУЕТ И «ПОЧТА РОССИИ».....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.11.12; В РЖД ПРЕДЛОЖИЛИ ПОДГОТОВИТЬ НОВУЮ СИСТЕМУ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ	5
ТАСС; 2019.11.12; МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ВКЛЮЧЕНИИ ВСМ ПЕТЕРБУРГ - НИЖНИЙ НОВГОРОД В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН	6
ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС И РЖД ПРОСЯТ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ БАМА/ТРАНССИБА С ПЛАНАМИ УГОЛЬЩИКОВ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС РФ И РЖД ВИДЯТ ПРОБЛЕМУ С ВОЗМЕЩЕНИЯМИ ПО ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ЧАСТИ ПРИГОРОДНЫХ ТАРИФОВ	7
ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИТЬ ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО 2020 Г. ДО ЗИМЫ	8
ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ: ГРУЗОБОРОТ НА СЕТИ РЖД В 2019 ГОДУ ВЫРАСТЕТ НА 0,7%	8
ТАСС; 2019.11.12; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ПО ИТОГАМ 2019 ГОДА РОСТА ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА 11%	8
ТАСС; 2019.11.12; РОСТ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ЭКСПОРТНОМ НАПРАВЛЕНИИ СОСТАВИТ 4,1% В СЛЕДУЮЩИЕ 3 ГОДА.....	9
ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕН РЕШИТЬ С «АЭРОФЛОТОМ» ПРОБЛЕМУ ДОСТУПНОСТИ БИЛЕТОВ	9
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.11.13; ЩЕЛКОВСКОЕ ШОССЕ НЕ ТО РАСШИРЯТ, НЕ ТО УГЛУБЯТ; РЕШЕНИЕ О МОДЕРНИЗАЦИИ ПОТРЕБОВАЛО ЕЩЕ 346 МЛН РУБ. И ОТСРОЧКИ ДО 2021 ГОДА	10
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, КРИСТИНА АСТАФУРОВА; 2019.11.12; РОСТРАНСНАДЗОР ПРЕДПИСАЛ «ПОБЕДЕ» ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ; ПО МНЕНИЮ ВЕДОМСТВА, НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА И РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ» НЕЗАКОННЫ И УХУДШАЮТ УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИНВАЛИДОВ	12
РИА НОВОСТИ; 2019.11.12; РОСТУРИЗМ ВЫСТУПИЛ ЗА ПАРИТЕТНОСТЬ «СВОБОДЫ ВОЗДУХА» С ДРУГИМИ СТРАНАМИ	13
ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА КОЛЫМЫ: ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ ДЕФИЦИТА БИЛЕТОВ В ДФО НУЖНО ИЗМЕНИТЬ «ПЛОСКИЕ ТАРИФЫ»	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2019.11.12; «СЕВЕР-ЮГ» СТАЛ БЛИЖЕ; В ИРАНЕ ОТКРЫВАЮТ ДОРОГУ, КОТОРАЯ СОКРАТИТ ПУТЬ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ КАСПИЙ.....	14

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.12; БЬЮТСЯ ЗА КАЧЕСТВО; ПОЧЕМУ ПОСЛЕ РЕМОНТА ДОРОГ СТРАШНЫХ ДТП СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ	14
ТАСС; 2019.11.12; АЛТАЙ СОСРЕДОТОЧИЛСЯ НА ПРОЕКТАХ ПО ДЕМОГРАФИИ, ЗДРАВООХРАНЕНИЮ И ДОРОГАМ	15
ТАСС; 2019.11.12; В КАЛУГЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА ЭТОТ ГОД ДОРОГИ	15
ТАСС; 2019.11.12; ВЛАСТИ КИРОВА РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	16
ТАСС; 2019.11.12; В ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ КИРОВА РАССКАЗАЛИ О ДОРОГАХ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ	17
ТАСС; 2019.11.12; ТАТАРСТАН ОТЧИТАЛСЯ О ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ	17
ТАСС; 2019.11.12; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАВЕРШИЛА ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 ГОД РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	18
ТАСС; 2019.11.12; ТАМБОВСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕДУТ ТОРГИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2020 ГОД ДО КОНЦА ДЕКАБРЯ.....	18
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА КОСЕНКОВА; 2019.11.12; В МОСКВЕ ОТКРЫВАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ; ГЛАВНЫМИ ТЕМАМИ СТАНУТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ЦИФРОВИЗАЦИЯ	19
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ АЛЕКСАНДРОВА; 2019.11.12; «УНИВЕРСИТЕТ БЕЗ ВЫПУСКНИКОВ»: КАК ОНЛАЙН-СРЕДА МЕНЯЕТ ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ; РОССИЙСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПОСТЕПЕННО ПЕРЕХОДИТ НА ЦИФРОВЫЕ РЕЛЬСЫ, НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ДАЛЕКО НЕ ВСЕГДА ЭТОТ ПЕРЕХОД ПРОИСХОДИТ ГЛАДКО	20
ПРАЙМ; 2019.11.12; «АВТОДОР» ПРЕДЛАГАЕТ СОКРАТИТЬ СРОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗИМНИХ ШИН В ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ.....	22
ТАСС; 2019.11.12; В РОССИИ ПОЧТИ НА 4% ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ-ИНОСТРАНЦЕВ.....	23
РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2019.11.12; БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ СУБСИДИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК; В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МИНЭНЕРГО РОССИИ ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СОГЛАШЕНИЕ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СУБСИДИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК, СООБЩИЛИ В РЕГИОНАЛЬНОМ ДЕПАРТАМЕНТЕ ЭКОНОМРАЗВИТИЯ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.11.12; БЕЗ ПРОВОДОВ; В ПЕТЕРБУРГЕ ИСПЫТАЛИ ПЕРВЫЙ В РОССИИ «ВОДОРОДНЫЙ ТРАМВАЙ» ..	24
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.13; ПОДШИПНИКИ РАВНЯЮТ В ПРАВАХ; ФАС СОЧЛА ИЗБЫТОЧНЫМИ ТРЕБОВАНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА К РОЛИКОВЫМ	25
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.11.13; MOODY’S ПРОГНОЗИРУЕТ СНИЖЕНИЕ СТАВОК НА ПОЛУВАГОНЫ В 2020 ГОДУ; ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ – ИЗБЫТОК ВАГОНОВ И СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ	26
ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВСТРОЙЭКСПЕРТИЗА ВЫДАЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА МОРСКОГО ПОРТА НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ.....	27
ТАСС; 2019.11.12; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ ПРЕРВАНО ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА	28
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.12; ХОЛДИНГ ВЕКсельБЕРГА ПРОСИТ ИЗБАВИТЬ АЭРОПОРТЫ ОТ БЕССМЫСЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО	

БЕЗОПАСНОСТИ; ИНВЕСТИРОВАТЬ В НИХ МЕШАЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ СОДЕРЖАТЬ СОБАК, БОМБОУБЕЖИЩА И ЗАПАСЫ ПРОДУКТОВ НА СЛУЧАЙ ВОЙНЫ	28
КОММЕРСАНТЬ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.11.13; «ИРАЭРО» ВЫБИЛАСЬ ИЗ БЮДЖЕТА; АВИАКОМПАНИЯ ВЗЫСКИВАЕТ С РОСАВИАЦИИ СУБСИДИИ ЗА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СПЕЦТАРИФАМ	30
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.13; СБЕРБАНК ВПРАВЛЯЕТ UTAIR КРЫЛЬЯ; КРУПНЕЙШИЙ КРЕДИТОР ОДОБРИЛ ПЛАН ОЗДОРОВЛЕНИЯ КОМПАНИИ.....	31
ТАСС; 2019.11.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛОЩАДОК ДЛЯ САНАВИАЦИИ В РЕГИОНАХ.....	32
ТАСС; 2019.11.12; ГОСДУМА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ РАЗРЕШИЛА СИЛОВИКАМ ПРЕСЕКАТЬ ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ	33
ТАСС; 2019.11.12; ТОПИЛИН СООБЩИЛ, ЧТО ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В БАРНАУЛЕ СОГЛАСОВАН С МИНТРАНСОМ	34
ТАСС; 2019.11.12; УК «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЫСТУПИТ КОНСУЛЬТАНТОМ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В ТОБОЛЬСКЕ ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; ВЛАСТИ ХМАО ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ СУРГУТА И НИЖНЕВАРТОВСКА	35
ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; ЭКС-ГЕНДИРЕКТОР И ГЛАВБУХ ВИМ-АВИА ПРЕДСТАНУТ ПЕРЕД СУДОМ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ В ОСОБО КРУПНЫХ РАЗМЕРАХ - ГЕНПРОКУРАТУРА	35

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, АННА БАЛАШОВА; 2019.11.12; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОПРОСИЛ ОТДАТЬ РЖД 40 МЛРД ИЗ ФНБ; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОПРОСИЛ ГЛАВУ ПРАВИТЕЛЬСТВА ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ВЫДЕЛИТЬ РЖД ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ 40 МЛРД, КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ НА СЧЕТАХ ВТБ. НА ЭТИ ЖЕ СРЕДСТВА ПРЕТЕНДУЕТ И «ПОЧТА РОССИИ»

На совещании по инвестиционной программе РЖД на 2020 год, которое проходит в поезде, по пути из Новосибирска в Барнаул, **министр транспорта Евгений Дитрих** попросил премьер-министра России **Дмитрия Медведева** выделить госмонополии средства Фонда национального благосостояния, которые сейчас находятся на счетах ВТБ, передает корреспондент РБК.

«Просили бы, **Дмитрий Анатольевич**, в соответствии с ранее принятыми решениями (мы в 2014 году о них договаривались) предусмотреть возможность финансирования увеличенной программы по закупке тягово-подвижного состава средствами ФНБ за счет остатков на счетах банка ВТБ. Они первоначально предполагались на приобретение именно этих локомотивов, в определенный момент времени РЖД заместили эти средства заемными. Есть ощущение четкой потребности в возврате, возможности использовать эти деньги», — сказал **Дитрих**. В 2020–2022 годы РЖД намерены направить 488 млрд руб. на закупку более 1800 локомотивов. Это будут электровозы и новые грузовые тепловозы для вождения тяжеловесных поездов на восточном полигоне. Финансирование инвестпрограммы проводится за счет заемных средств и денег компании, практически без привлечения федерального бюджета, напомнил министр.

Речь идет о 39,8 млрд руб. из Фонда национального благосостояния (ФНБ), которые сейчас размещены в Банке России. В 2014 году 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 условии 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. В конце октября гендиректор РЖД **Олег Белозеров** рассказывал, что компания попросила выделить остаток этой суммы на закупку локомотивов.

Но на те же средства претендует «Почта России». Глава компании **Николай Подгузов** и глава ВТБ **Андрей Костин** написали письмо премьер-министру **Дмитрию Медведеву**, в котором попросили выделить эти средства на инфраструктурное развитие «Почты России». Сейчас идет 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), напоминали авторы письма. «Динамическое развитие «Почты России» будет иметь позитивный социально-экономический эффект как для отдельных регионов России, особенно удаленных и малонаселенных, так и для всей страны», — говорилось в письме.

Источник РБК, близкий к правительству, говорил, что вопрос о выделении этих средств было поручено проработать **Евгению Дитриху**, а также первому вице-премьеру, министру финансов **Антону Силуанову**, министру цифрового развития, связи и массовых коммуникаций **Константину Носкову** и министру экономического развития **Максиму Орешкину**.

<https://www.rbc.ru/business/12/11/2019/5dca89059a7947c7a40af2fd>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obem-investprogrammy-rzd-na-tri-goda-sostavit-25-trilliona-rublej---medvedev>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/infrastruktura-rzd-budet-obnovlena---medvedev>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2019.11.12; В РЖД ПРЕДЛОЖИЛИ ПОДГОТОВИТЬ НОВУЮ СИСТЕМУ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ

«Российские железные дороги» хотят к 2026 году подготовить новую систему тарифообразования на свои перевозки. Действующая - по формуле инфляция минус 0,1 процента, - считают в компании, устарела, но готовы следовать ей, как и договаривались с правительством, до 2025 года.

Завершив программу в Новосибирске, премьер-министр **Дмитрий Медведев** отправился в следующий пункт своей рабочей поездки - Барнаул. Добираться до соседнего региона было решено поездом, а заодно прямо на ходу глава правительства провел совещание, на котором рассматривались проекты финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов. Разговор повели за кружкой традиционного железнодорожного чая в известных металлических подстаканниках, только премьер предпочел черному чаю зеленый.

«Перед компанией сегодня стоят масштабные цели», - напомнил председатель правительства. Весной была утверждена долгосрочная программа развития железных дорог до 2025 года, РЖД участвует в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. «Планируемый объем инвестпрограммы на три года составляет 2,5 триллиона рублей, в том числе в 2020 году - более 820 миллионов», - уточнил **Медведев** финансовые параметры. Большая часть инвестиций пойдет на развитие инфраструктуры, включая крупные проекты по расширению Байкало-Амурской магистрали и Транссиба, модернизацию путей, обновление локомотивного парка.

Министр транспорта Евгений Дитрих поблагодарил председателя правительства за принятие решений, направленных на опережающее поступательное развитие железнодорожной отрасли. Важнейшим он считает принятие долгосрочной программы развития перевозчика, которая даст пассажирам надежду на дальнейшее улучшение качества услуг.

- Очень грустно говорить - дать надежду пассажирам. Так и хочется сказать, что надежда, как известно... Не надежду надо дать, а сделать, чтобы нормальные комфортные условия были. Это не так сложно, - подчеркнул **Медведев**.

А по итогам этого года ожидаются рекордные показатели по пассажирским перевозкам - 1,176 миллиарда человек. Рост составит 1,6 процента. Причем более 1 миллиарда приходится на пригородное сообщение.

Когда несколько лет назад остро встала проблема с отменой в ряде регионов отдельных электричек, правительство пошло на бюджетную поддержку этого вида сообщения для сохранения маршрутов. Это позволило РЖД дополнительно закупать новые пригородные составы. «Но дефицит средств федерального бюджета на субсидии на инфраструктуру в пригородном сообщении за три года составит порядка 25 миллиардов рублей. Также не предусмотрено погашение 23 миллиардов рублей подтвержденной задолженности прошлых лет», - подчеркнул министр **Дитрих**. Он попросил правительство увеличить объемы субсидий для полного возмещения. «Нам нужна полная цифра компенсации, поскольку люди пользуются больше пригородным движением, и получается, что объем работы больше», - поддержал глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Глава **минтранса** также напомнил о договоренностях 2014 года увеличить финансирование программы по приобретению тягово-подвижного состава средствами

Фонда национального благосостояния из остатков на счетах ВТБ. Они как раз изначально предполагались на эти цели, но компания заменила их заемными.

А сам Белозеров обратился к премьер-министру по вопросу тарифообразования на железнодорожные перевозки. До 2025 года решено использовать формулу «инфляция минус 0,1 процента», но РЖД считает систему устаревшей. «Мы просили бы дать нам поручение в течение двух лет подготовить новую систему расчета стоимости услуг на железнодорожные перевозки, согласовать их со всеми участниками рынка и ввести их с 2026 года», - выступил глава компании с инициативой.

<https://rg.ru/2019/11/12/reg-sibfo/v-rzhd-predlozhili-podgotovit-novuiu-sistemu-tarifov-na-perevozki.html>

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obem-passazirskih-perevozok-po-zeleznoj-doroge-po-itogam-goda-sostavit-12-mlrd-celovek>

ТАСС; 2019.11.12; МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ВКЛЮЧЕНИИ ВСМ ПЕТЕРБУРГ - НИЖНИЙ НОВГОРОД В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Глава Минтранса **Евгений Дитрих** видит необходимость включить проект строительства высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород в магистральный план развития инфраструктуры. Об этом он сообщил на совещании, посвященном проекту финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2020 год. Совещание с участием премьер-министра **Дмитрия Медведева** прошло в поезде, следующем по маршруту Новосибирск - Барнаул.

«Одним из важных направлений для нас является развитие высокоскоростного сообщения. Сформирован комплексный проект создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород. Совместно с аналитическим центром при правительстве мы ведем работу по включению проекта в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**», - сказал он.

Министр транспорта отметил, что реализация этого проекта станет драйвером для научно-технического прогресса, «будет способствовать локализации передовых технологий и производств, развитию агломерации и сближению регионов». Проектная документация по строительству части этой ВСМ уже разработана и прошла госэкспертизу, добавил **Дитрих**.

Он также напомнил, что РЖД планируют в 2020-2021 годах завершить первый этап модернизации БАМа и Транссиба и приступить ко второму этапу.

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

Строительство высокоскоростной магистрали Москва - Нижний Новгород может начаться в 2020 году, сообщил в конце октября генеральный директор «Российских железных дорог» **Олег Белозеров**. Одобрение проекта правительством компания ожидает получить до конца 2019 года. Весь проект по строительству ВСМ Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород планируется завершить в 2026 году.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-nastaivaet-na-vklucenii-vsm-peterburg--niznij-novgorod-v-magistralnyj-plan>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС И РЖД ПРОСЯТ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ БАМА/ТРАНССИБА С ПЛАНАМИ УГОЛЬЩИКОВ

Министерство транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» просят синхронизировать развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с планами угольщиков по разработке месторождений.

«В 2020-21 гг. РЖД планируют завершить I этап модернизации БАМа и Транссиба и приступить к началу II этапа. С учетом этого Минэнерго и Минэкономразвития крайне важно завершить работу по программе развития угольной промышленности до 2035 г., включающей в себя топологию развития угольных месторождений и корреспонденции перевозок угольных грузов железнодорожным транспортом», - заявил глава Минтранса **Евгений Дитрих** на совещании по вопросам деятельности монополии в ближайшую трехлетку, которое провел премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** во вторник.

«У нас на сегодняшний момент проблема есть с вывозом в восточном направлении. Наши коллеги-грузоотправители хотели бы вывозить больше и ссылаются на программу реализации БАМ-I и БАМ-II. Соответственно, в этом году мы выполним объем перевозок по БАМ-I по тем запланированным объемам, которые должны перевезти», - заявил в этой связи генеральный директор РЖД **Олег Белозеров**.

«Вместе с тем, проблема в том, что проект был комплексным, и он включал не только железнодорожное развитие, но и, в том числе, развитие угольных месторождений на «восточном полигоне». Мы свои задачи выполнили, а угольщики на «восточном полигоне» не настолько развили свои месторождения. На что это влияет: там «плечо» доставки гораздо короче, у нас должен был быть другой оборот вагона, что должно было дать другой результат», - пояснил он.

«Мы обращаемся (с просьбой - ИФ) поддержать предложение четко написать топологию - это места расположения угольных предприятий и их объемы - и четко зафиксировать. В программе они должны быть синхронизированы», - обратился топ-менеджер к премьер-министру.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС РФ И РЖД ВИДЯТ ПРОБЛЕМУ С ВОЗМЕЩЕНИЯМИ ПО ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ЧАСТИ ПРИГОРОДНЫХ ТАРИФОВ

Министерство транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» указывают на проблему с возмещением средств по инфраструктурной части пригородных пассажирских тарифов.

«Дефицит средств федерального бюджета на субсидии по инфраструктуре в пригородном сообщении за 3 года составит 24,8 млрд руб. Также не предусмотрено погашение 23 млрд руб. подтвержденной задолженности прошлых лет. В том числе только по 2019 г. сложилась такая задолженность в объеме 2,4 млрд руб.», - заявил глава Минтранса **Евгений Дитрих** на совещании по вопросам деятельности монополии в ближайшую трехлетку, которое провел премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** во вторник.

«Сегодня в бюджетных назначениях у нас по 2020-2022 гг. предусмотрено 36,7 млрд руб. каждый год, а с учетом роста пассажиропотока объем тех средств, которые необходимы для компенсации этого инфраструктурного назначения растет по годам, достигает 47 млрд руб. в 2022 г. Просил бы поддержать решение данного вопроса по компенсации соответствующей разницы», - пояснил чиновник.

«Я просил бы поддержать нашу позицию. Нам нужны полные цифры компенсации, поскольку люди пользуются больше пригородным движением и, соответственно, получается, что объем пассажиро-километровой работы больше, и необходима большая компенсация из федерального бюджета», - в свою очередь отметил генеральный директор РЖД **Олег Белозеров**.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; МИНТРАНС ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИТЬ ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО 2020 Г. ДО ЗИМЫ

Министерство транспорта РФ просит правительство утвердить тарифные решения по 2020 году до декабря.

«Считаю важным, чтобы все тарифные решения были приняты ответственными федеральными органами власти до конца ноября. У нас было, что мы входили (в 2018 г. - ИФ), когда тарифные решения были приняты уже в январе соответствующего года, и это внесло определенные трудности», - заявил глава **Минтранса Евгений Дитрих** на совещании по вопросам деятельности монополии в ближайшую трехлетку, которое провел премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** во вторник.

Он напомнил, что до 2025 г. тарификация грузовых железнодорожных тарифов предусмотрена по принципу «инфляция минус 0,1 п.п.». В 2020 г. РЖД планируют придерживаться его, прося лишь ввести 8%-ную экспортную надбавку для алюминия.

«Это всегда хуже, очевидно. Чем позже принимаются такие решения, тем хуже планировать основные параметры хозяйственной деятельности. Но здесь, надеюсь, у нас таких не будет ситуаций», - заметил на это **Медведев**.

«В этом году мы плотно работаем с органами, принимающими тарифные решения», - добавил **Дитрих**. «Если что, скажите мне, но, я думаю, что здесь нет никаких оснований, чтобы затягивать принятие», - заявил на это премьер. «Спасибо большое», - поблагодарил **министр транспорта**.

ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ: ГРУЗОБОРОТ НА СЕТИ РЖД В 2019 ГОДУ ВЫРАСТЕТ НА 0,7%

Грузооборот на сети «Российских железных дорог» (РЖД) в 2019 году вырастет на 0,7%, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на совещании, посвященном проекту финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2020 год. Совещание с участием премьер-министра РФ **Дмитрия Медведева** прошло в поезде, следующем по маршруту Новосибирск - Барнаул.

При этом рост грузооборота в международном сообщении достигнет 1,3%. «В результате всех изменений с учетом конъюнктуры грузооборот в 2019 году возрастет на 0,7%, а в международном сообщении - на 1,3%», - сказал министр.

По словам **Дитриха**, в 2019 году на объем погрузки значительное влияние оказали внешние, не зависящие от работы транспортного комплекса факторы, которые связаны, в первую очередь, с торговыми войнами, а также с конъюнктурой мировых рынков угля и металла.

«В этих условиях предпринимаем значительные усилия для реализации экспортного потенциала российских предприятий. Принято около 50 решений по предоставлению скидок, которые позволили снизить затраты грузоотправителей и повысить их конкурентоспособность на мировых рынках. Это позволило привлечь дополнительно 7 млн тонн грузов», - отметил глава **Минтранса**.

В 2018 году грузооборот составил 3,3 трлн тонно-километров, что на 4% превысило показатель предыдущего года. Погрузка увеличилась на 2,2% и достигла почти 1,3 млрд тонн.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-mintransa-rf-gruzooborot-na-seti-rzd-v-2019-g-vyrastet-na-07>

ТАСС; 2019.11.12; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ПО ИТОГАМ 2019 ГОДА РОСТА ПЕРЕВОЗОК КОНТЕЙНЕРОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НА 11%

Железнодорожные контейнерные перевозки в 2019 году вырастут на 11%. Об этом сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на совещании, посвященном проекту финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2020 год. Совещание с

участием премьер-министра РФ Дмитрия **Медведева** прошло в поезде, следующем по маршруту Новосибирск - Барнаул.

«Благодаря реализации комплексных мер обеспечен прирост контейнерных перевозок. В этом году он превысит 11%. Это создает синергетические эффекты для грузоотправителей», - сказал он.

Как отметил министр, контейнеры оцениваются сейчас «как самый, пожалуй, перспективный, оптимальный, и универсальный вид груза».

«Он позволяет оперативно реализовывать всевозможные логистические решения, управлять потоками, и сегодня в наибольшей степени удобен для длинного транзита из Китая в Европу», - добавил **Дитрих**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-ozidaet-po-itogam-2019-g-rosta-perevozok-kontejnerov-po-zeleznoj-doroge-na-11>

ТАСС; 2019.11.12; РОСТ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ЭКСПОРТНОМ НАПРАВЛЕНИИ СОСТАВИТ 4,1% В СЛЕДУЮЩИЕ 3 ГОДА

Минтранс РФ рассчитывает, что погрузка на сети РЖД внутри страны будет расти на 2,5% ежегодно в 2020-2022 годах, а в экспортном направлении рост погрузки составит 4,1%. Об этом сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих** на совещании, посвященном проекту финансового плана и инвестиционной программы РЖД. Совещание с участием премьер-министра Дмитрия **Медведева** прошло в поезде, следующем по маршруту Новосибирск - Барнаул.

«В 2020-2022 годах сохранится преобладание роста погрузки в экспортном сообщении: при росте погрузки в среднем за период 2020-2022 годов на 2,5% на экспорт погрузка увеличится на 4,1% в среднем за период. Это приведет к опережающему росту грузооборота с увеличением в доли экспорта угля в основном в направлении восточного полигона», - сказал министр.

Более 20% ежегодно составит рост по транзиту контейнеров, добавил он.

Пассажиры также будут расти, в том числе благодаря обновлению подвижного состава, отметил **Дитрих**. Так, в ближайшие три года будет куплен 401 вагон поездов «Ласточка», 237 вагонов для пригородных перевозок и 1 799 пассажирских вагонов для Федеральной пассажирской компании (ФПК).

При этом дефицит средств федерального бюджета на субсидии на инфраструктуру в пригородном сообщении за три года составит около 25 млрд рублей. «Также не предусмотрено погашение 23 млрд рублей погашенной задолженности прошлых лет», - сказал **Дитрих**.

С учетом роста пассажиропотока объем средств, которые необходимы для компенсации инфраструктурной части тарифа, достигнет 47 млрд рублей к 2022 году, подсчитали в **Минтрансе**. «Просил бы поддержать решение данного вопроса по компенсации соответствующей разницы», - заключил глава **Минтранса**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rost-pogruzki-na-seti-rzd-v-eksportnom-napravlenii-sostavit-41-v-sledyusie-3-goda>

ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕН РЕШИТЬ С «АЭРОФЛОТОМ» ПРОБЛЕМУ ДОСТУПНОСТИ БИЛЕТОВ

Губернатор Магаданской области Сергей Носов обратился к министру транспорта **Евгению Дитриху** и генеральному директору «Аэрофлота» Виталию Савельеву с просьбой помочь решить вопрос доступности авиабилетов по плоским тарифам (единые тарифы с фиксированной ценой, независящей от даты приобретения билета) для жителей Колымы. Об этом во вторник сообщил журналистам глава региона.

Ранее **Минтранс** РФ говорил о необходимости пересмотреть механизм субсидируемых государством плоских тарифов «**Аэрофлота**», так как он убыточен для авиакомпании, а также нарушает конкуренцию на дальневосточном направлении. Кроме того, до 70% таких билетов в Магаданской области выкупают вахтовики.

«Плоские тарифы» - идея хорошая, но, к сожалению, она превратилась со временем в плоские тарифы для всех. Прежде всего дешевые билеты выкупали предприятия, работающие вахтовым методом. Вопрос подняли, резонанс был, в том числе среди промышленников. Мы эту тему продолжим, я обратился к министру транспорта [России], к генеральному директору «**Аэрофлота**» с просьбой о встрече на «Транспортной неделе», чтобы урегулировать вопрос. Нужны преференции и гарантии для жителей Магаданской области, что они смогут приобретать билеты по плоским тарифам», - сообщил Носов.

Глава региона добавил, что сейчас, до решения проблемы, видит один выход из ситуации: нужно приобретать билеты заранее.

В этом году «**Аэрофлот**» открыл продажу авиабилетов по плоским тарифам намного позже, чем всегда - 8 ноября, обычно это происходило в начале осени. Рейсы по дальневосточным направлениям будут осуществлять сам «**Аэрофлот**» и его дочерний перевозчик «Россия». С первых дней старта продажи в Магаданской области, как сообщили в кассах компаний, дешевых билетов почти не осталось, так как люди начали активно скупать билеты из-за боязни не суметь улететь в отпуск в следующем году.

<https://tass.ru/ekonomika/7105844>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2019.11.13; ЩЕЛКОВСКОЕ ШОССЕ НЕ ТО РАСШИРЯТ, НЕ ТО УГЛУБЯТ; РЕШЕНИЕ О МОДЕРНИЗАЦИИ ПОТРЕБОВАЛО ЕЩЕ 346 МЛН РУБ. И ОТСРОЧКИ ДО 2021 ГОДА

Проект дублера одной из самых перегруженных подмосковных дорог — Щелковского шоссе — снова откладывается. **Росавтодор** проводит конкурс по выбору компании, которая за 346 млн руб. изучит все варианты решения проблемы пробок и представит расчет затрат. Не исключено, что дублер вообще не появится — дело ограничится расширением существующего шоссе. Возможен и вариант прохождения дублера через нацпарк «Лосиный остров», границы которого передвинуть премьер **Дмитрий Медведев** поручил еще весной. Решение будет принято не ранее середины 2021 года. Власти Подмосковья настаивают на ускорении процесса.

ФКУ «Центравтомагистраль» (структура **Росавтодора**, отвечает за большинство федеральных дорог ЦФО) проводит тендер по выбору компании, которая займется «обоснованием инвестиций» по реконструкции существующей трассы А103 (Щелковское шоссе) или строительству дублера. Начальная цена контракта — 346 млн руб., заявки от участников тендера «Центравтомагистраль» начнет рассматривать 14 ноября. Проектировщик, с которым заключат контракт, обязан предоставить не менее трех сценариев, пояснили «Ъ» в ФКУ «Центравтомагистраль». Завершение процедур планируется в середине 2021 года. Выбранный вариант должен быть спроектирован: для разработки проекта проведут отдельный тендер.

В настоящее время говорить о маршруте прохождения автодороги преждевременно, — отметили в **Росавтодоре**. — Процедура только началась, варианты проекта будут проходить разработку и согласование всех заинтересованных органов».

Вопрос о расширении Щелковского шоссе обсуждается с 2013 года. Тогда **Росавтодор** предложил построить дублер через лес, входящий в состав нацпарка «Лосиный остров». Поскольку на территории ООПТ строить нельзя, решили сдвинуть границы нацпарка. Проект долго не согласовывался Минприроды, несмотря на готовность подмосковных властей компенсировать своими лесами потери нацпарка (вместо отчуждаемых 140 га Московская область готова отдать 1,8 тыс. га региональных лесов). В марте 2019 года

премьер **Дмитрий Медведев** после встречи с подмосковным губернатором Андреем Воробьевым поручил Минюсту и Минприроды к апрелю проработать вопрос об изменении границ нацпарка.

Проект постановления правительства РФ был подготовлен (предусматривалось исключение из состава нацпарка 140 га лесов), опубликован на regulation.gov.ru, но так и не принят.

В Минприроды и Минюсте пришли к выводу, что подвинуть границы невозможно без изменения законодательства. За время, прошедшее с момента поручения премьера, по информации “Ъ”, вопрос несколько раз выносился на совещание в правительстве. В пресс-службе Минприроды “Ъ” подтвердили, что последнее совещание прошло 1 ноября. Представитель вице-преьера Максима **Акимова** (курирует в том числе вопросы транспортного строительства) заявил “Ъ”: «Идет ведомственная проработка проекта, на уровне вице-преьера вопрос еще не обсуждался».

Любопытно, что еще в 2013–2014 годах представители **Росавтодора** заявляли о разработанных пяти сценариях, включая реконструкцию шоссе и дублеры. Называлась даже оценочная стоимость выбранного варианта — 37–45 млрд руб. Но, как пояснили “Ъ” в «Центравтомагистралах», ни один из проектов процедуру обоснования инвестиций еще не проходил. «В случае если потребуется необходимость прохождения трассы в границах нацпарка «Лосиный остров», будут учитываться требования законов «Об охране окружающей среды» и «Об особо охраняемых природных территориях» и т. д.», — отметили в **Росавтодоре**.

Власти Московской области, судя по всему, пытаются форсировать принятие решения. Региональная общественная палата (ОП) 6–8 ноября провела в Балашихе, Богородском, Звездном городке, Ивантеевке, Лосино-Петровском, Фрязино, Черноголовке и Щелково общественные слушания о «необходимости строительства дублера и вариантах предварительной трассировки». «Были озвучены различные мнения, но абсолютное большинство участников обсуждений высказались в поддержку строительства дублера», — сообщили в подмосковной ОП. 14 ноября на комиссии палаты по ЖКХ, строительству и транспорту будет утвержден протокол слушаний. В **Росавтодоре** вчера пообещали «принять во внимание» предложения граждан.

В подмосковном **минтрансе** “Ъ” заявили, что поддерживают «скорейшее решение вопроса». «В правительство Московской области поступает много обращений от жителей о транспортной ситуации на Щелковском шоссе, — заявили в ведомстве. — Правительство готово оказывать необходимое содействие в реализации этого проекта». Строительство дублера — единственный вариант «ликвидировать транспортный коллапс на этом направлении», а расширение существующей дороги потребует «выкупа сотен участков», говорит член общественного совета при областном **минтрансе** Андрей Мухортиков. Процесс этот, говорит он, рискует растянуться на много лет, а на время строительства движение по шоссе будет еще парализовано.

Если чиновники подтвердят невозможность решения проблемы без строительства дублера, существуют два варианта с наименьшим вредом для экосистемы, пояснил “Ъ” эксперт ОНФ Антон Хлынов. «Первый — в обход «Лосинового острова» и части застроенной территории к югу от Щелковского шоссе через Горенский лесопарк, — поясняет эколог. — В этом случае экологический ущерб будет менее значительный, чем в случае с «Лосиным островом»». Также, по его словам, можно проложить тоннель через нацпарк: «Это будет гораздо более щадящий вариант, но его не выбирают, потому что он приведет к удорожанию проекта».

Отметим, петицию на портале Change.org против изменения границ нацпарка «Лосиный остров» под строительство дублера Щелковского шоссе подписали более 200 тыс. человек. В пресс-службе Минприроды заявили “Ъ”, что «предлагали рассмотреть

альтернативные варианты», но «никаких проектов по строительству и расширению на согласование пока не поступало».

<https://www.kommersant.ru/doc/4156298?query=МИНТРАНС>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, КРИСТИНА АСТАФУРОВА; 2019.11.12; РОСТРАНСНАДЗОР ПРЕДПИСАЛ «ПОБЕДЕ» ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ; ПО МНЕНИЮ ВЕДОМСТВА, НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА И РУЧНОЙ КЛАДИ «ПОБЕДЫ» НЕЗАКОННЫ И УХУДШАЮТ УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИНВАЛИДОВ

Ространснадзор по итогам проверки направил авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») предостережение о необходимости до 20 мая 2020 года устранить нарушения по правилам провоза ручной клади, следует из сведений о проверке в СПАРК «Интерфакса».

Проверка проводилась в октябре по жалобам трех пассажиров, чьи права по провозу багажа и ручной клади были нарушены.

По мнению ведомства, нормы перевозки багажа и ручной клади различаются в нескольких внутренних нормативных документах авиакомпании. Они не идентичны, имеют расхождения в последовательности, не соответствуют требованиям воздушного законодательства. Кроме того, также **Ространснадзор** счел, что ограничения, действующие у «Победы», ухудшают уровень обслуживания пассажиров, в том числе инвалидов.

В 2017 году «Победа» пыталась оспорить в Верховном суде нормы **Минтранса**, согласно которым можно провозить бесплатно ручную кладь весом не более 5 кг плюс другие предметы (дамскую сумку, портфель и пр.). Авиакомпания настаивала, что габариты вещей, разрешенных к провозу, должны зависеть от типа используемого для перевозки самолета.

В середине февраля этого года «Победа» изменила правила перевозки ручной клади. Лоукостер разрешил брать в салон одно место ручной клади не более 10 кг 36x30x4 см, дамскую сумку, портфель или рюкзак габаритами 36x30x23 см, букет цветов, верхнюю одежду, лекарства и питание для ребенка в полете, один костюм в портпледе, детскую люльку при перевозке ребенка, костыли, трость, ходунки, складное кресло-коляску и товары из duty free, габариты которых не превышают 10x10x5 см.

В **Минтрансе** заявили, что новые правила противоречат Федеральным авиационным правилам (ФАП), а также направили запрос о проверке в **Ространснадзор**. В апреле служба сообщила, что не выявила нарушений.

«В апреле 2019 года **министр транспорта** сообщал журналистам, что **Ространснадзор** завершил проверку правил ручной клади «Победы» и не выявил нарушений. Мы говорим об одних и тех же правилах, ничего не изменилось. Правила «Победы» абсолютно законны и соответствуют ФАП», — заявил в разговоре с РБК представитель авиакомпании.

В августе замсекретаря генсовета партии «Единая Россия» Евгений Ревенко направил в транспортную прокуратуру запрос с требованием разобраться с ситуацией, когда на рейс Москва — Чебоксары в аэропорту Внуково не допустили пассажирку. Женщину, летевшую на похороны родственника, не пустили на рейс из-за того, что у нее при себе была ручная кладь, габариты которой превышали предусмотренные правилами.

<https://www.rbc.ru/society/12/11/2019/5dca76fa9a7947be0e8cd07f>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.12; РОСТУРИЗМ ВЫСТУПИЛ ЗА ПАРИТЕТНОСТЬ «СВОБОДЫ ВОЗДУХА» С ДРУГИМИ СТРАНАМИ

Федеральное агентство по туризму выступает за любую степень «свободы воздуха» для Санкт-Петербурга и других городов России, но на паритетных условиях с зарубежными партнерами, заявил РИА Новости советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин.

«Очень важно, что Ростуризм теперь активно представлен в рабочих группах **Минтранса** и Росавиации. Мы выступаем за седьмую, шестую, пятую и все «свободы воздуха». Но при этом нужно думать и о российских авиакомпаниях. В этой ситуации мы всегда выступаем за паритетность условий. Если Россия идет на либерализацию визовой политики или «свободы воздуха», то она рассчитывает на взаимность со стороны своих зарубежных партнеров», - сказал собеседник агентства.

Он пояснил, что седьмая степень «свободы воздуха» позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации и уточнил, что компании-лоукостеры, зарегистрированные в третьих странах, уже подают заявки на осуществление рейсов из 33 городов в Санкт-Петербург.

«Ростуризм однозначно поддерживает седьмую «свободу воздуха» для Санкт-Петербурга. После введения электронных виз для Северной столицы такой режим необходим как воздух, иначе облегченный визовый режим не будет достаточно эффективен», - прокомментировал ситуацию Горин.

Представитель Ростуризма уточнил, что та лояльность, которую проявляют некоторые зарубежные государства, позволяет надеяться на взаимность.

«Если решение о свободе воздуха будет принято, то российские авиакомпании также будут рассчитывать на паритетность со стороны других государств на открытое небо. В дальнейшем такой формат можно будет применить и к другим российским городам, которые уже готовы принимать большое количество иностранных туристов. Для развития подобных точек туристического притяжения необходима транспортная доступность. Особенно это касается тех российских городов, которые уже принимали у себя мероприятия Чемпионата мира по футболу в 2018 году», - считает он.

<https://ria.ru/20191112/1560859686.html>

ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВА КОЛЫМЫ: ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ ДЕФИЦИТА БИЛЕТОВ В ДФО НУЖНО ИЗМЕНИТЬ «ПЛОСКИЕ ТАРИФЫ»

Дефицит авиабилетов на Дальний Восток связан с тем, что они продаются по «плоским тарифам» для всех, а не только для жителей макрорегиона. Изменение механизма позволит отрегулировать спрос и устранить дефицит билетов, считает губернатор Магаданской области Сергей Носов.

Ранее **Минтранс** РФ говорил о необходимости пересмотреть механизм субсидируемых государством «плоских тарифов» «**Аэрофлота**», так как он убыточен для авиакомпании, а также нарушает конкуренцию на дальневосточном направлении. Кроме того, вице-премьер - полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев выступил против продажи билетов по «плоским тарифам» вахтовикам, так как в Магаданской области они выкупают до 70% таких билетов.

«Речь идет о дефиците билетов по «плоским тарифам» и нехватке мест для жителей региона. Насколько я понимаю, сейчас авиакомпания летает с ограничениями для снижения убытков, но при продаже билетов по рыночным ценам будет готова летать по потребности», - такое мнение губернатор выразил в разговоре с ТАСС.

Как считает Носов, сейчас важно определить, кому должна предоставляться преференция в виде билетов по «плоским тарифам»: всем, кто летает на Дальний Восток, включая вахтовиков, или только проживающим в макрорегионе. Он отметил, что в Магаданской области инициатива превратилась в поддержку не жителей, а вахтовиков.

«В любом случае это коммерческая деятельность. Перевоз работников на предприятие туда и обратно, раз в два месяца, [должен] ложиться на плечи предприятий», - считает глава Колымы.

Так, по его словам, при ремонте полосы аэропорта на Чукотке одна из золотодобывающих компаний будет перевозить к месту работы вертолетом около 1 тыс. человек. «Она будет сама нести эти затраты, однако компания готова идти на них», - добавил Носов.

<https://tass.ru/ekonomika/7107559>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2019.11.12; «СЕВЕР-ЮГ» СТАЛ БЛИЖЕ; В ИРАНЕ ОТКРЫВАЮТ ДОРОГУ, КОТОРАЯ СОКРАТИТ ПУТЬ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ КАСПИЙ

Министр автодорог и городского развития Ирана Мухаммед Эслами объявил об открытии в ближайшее время новой железной дороги. Она соединит северо-западные города страны Миане и Бостан-Абад, которые лежат на маршруте международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг». Таким образом, дорога через Каспий по знаменитому пути, открытому еще в XV веке русским путешественником Афанасием Никитиным, станет короче на четыре часа.

Соглашение о развитии коридора «Север-Юг» было подписано еще в 2012 году. Проектом предусмотрено создание транспортных и инфраструктурных объектов вдоль маршрута через Индию, Иран, Азербайджан, Россию и Северную Европу. Пока инвестиции в проект идут неактивно, в результате КПД этого пути составляет всего 10 - 20 процентов.

Основной европейский грузопоток сейчас идет в обход, через Персидский залив. Этот маршрут занимает 45 - 60 дней, тогда как по Каспию он может быть в два раза короче. Однако из-за отсутствия инфраструктуры стоимость перевозок здесь очень высокая. Доставить груз за три дня из Астрахани в иранский порт Энзели стоит столько же, как за месяц довести его из Новороссийска в Мумбай.

По подсчетам некоммерческой организации «Афанасий Никитин» на развитие портовых и транспортных мощностей компаний, готовых участвовать в создании нового пути, потребуется два миллиарда долларов.

Тем временем

Сейчас в Астраханской области для развития МТК «Север-Юг» создается портовая экономическая зона, она расположится в районе поселка Оля Лиманского района. Инвестиции в проект составляют 15 миллиардов рублей. Как сообщили в пресс-службе губернатора области, документы на оформлении зоны будут направлены в Минэкономразвития РФ до 1 декабря.

<https://rg.ru/2019/11/12/reg-ufo/kak-iranskij-marshrut-sokratit-put-v-evropu-cherez-kaspij.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.12; БЬЮТСЯ ЗА КАЧЕСТВО; ПОЧЕМУ ПОСЛЕ РЕМОНТА ДОРОГ СТРАШНЫХ ДТП СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ

Тяжесть последствий при дорожно-транспортных происшествиях выросла после ремонта дорог во Владивостоке, Махачкале, Рязани, Омске, Ульяновске, Чебоксарах. Об этом рассказал координатор проекта «Дорожная инспекция Общероссийского народного фронта (ОНФ)/Карта убитых дорог» депутат Госдумы Александр Васильев в ходе пресс-конференции в «РГ». По хорошим дорогам водители стали ездить быстрее, отметил он.

В этом году, как и в 2015 и 2017 годах, активисты движения провели рейд по регионам. Чтобы выполнить **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, нужно одновременно повышать качество дорог и воспитывать аккуратную езду, пришли к выводу в ОНФ.

«К сожалению, можно констатировать следующее: не всегда количество денег определяет качество той инфраструктуры, которую мы имеем», - прокомментировал депутат первую

часть задачи. Многое зависит от регионов. Некоторые из них плохо контролируют подрядчиков, пояснил он. Потому на протяжении нескольких лет в рейтинге качества дорог лидируют одни и те же города - Тюмень, Белгород и Казань. А вот лидеры антирейтинга - Ярославль, Калуга и Смоленск. Здесь разрушения выявили даже на центральных улицах.

Для решения второй части задачи потребуются административные меры. «Нужно выполнить поручение президента о том, чтобы все камеры, которые установлены, были с предупреждающими знаками. Чтобы не было треног, которые просто зарабатывают деньги», - сказал Васильев. Следующий шаг - снижение нештрафуемого порога скорости с 20 до 10 километров в час. Затем можно будет в городах ограничить скорость до 50 км в час, считает депутат.

<https://rg.ru/2019/11/12/pochemu-posle-remonta-dorog-strashnyh-dtp-stanovitsia-bolshe.html>

ТАСС; 2019.11.12; АЛТАЙ СОСРЕДОТОЧИЛСЯ НА ПРОЕКТАХ ПО ДЕМОГРАФИИ, ЗДРАВООХРАНЕНИЮ И ДОРОГАМ

Власти Алтайского края усиленно занимаются реализацией национальных проектов, но больше остальных сконцентрированы на **нацпроектах** «Демография», «Здравоохранение», «Безопасные и качественные дороги». Об этом сообщил премьер-министру РФ Дмитрию **Медведеву** губернатор Алтайского края Виктор Томенко.

«На этот год Алтайский край принимает участие в реализации 52 федеральных проектов из всего 67, которые в рамках двенадцати национальных проектов работают в РФ. Естественно мы не принимаем участие там, где мы географически не можем. Это Байкал или Волга, или где участие регионов не предусмотрено напрямую, как при реализации **нацпроекта** «Наука», - сказал Томенко в ходе встречи с **Медведевым** в Барнауле во вторник.

Губернатор отметил, что на реализацию этих 52 проектов в 2019 году предусмотрено более 16,5 млрд рублей, из которых около 12,5 млрд поступят из федерального бюджета или государственных фондов. При этом на проекты «Демография» и «Здравоохранение», которые глава региона выделил особо, потратят по 4,5 млрд рублей, на «Безопасные и качественные дороги» - более 5 млрд рублей, на создание благоприятной городской среды и строительство жилья - более 1 млрд рублей.

Медведев отметил, что в среду продолжит работу с Томенко на совещании по развитию сельских территорий. При этом премьер-министр обратил внимание, что почти половина жителей края живет в сельской местности. «Это проблема универсальная, в то же время естественно, мы поговорим завтра и о развитии ряда территорий, по которым мы принимаем специальные меры поддержки, включая и Алтайский край», - сказал он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/altaj-sosredotocilsa-na-proektah-po-demografii-zdravoohraneniu-i-dorogam---glava-kraa>

ТАСС; 2019.11.12; В КАЛУГЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ НА ЭТОТ ГОД ДОРОГИ

Работы по ремонту дорог в Калуге в 2019 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» завершены, сообщил ТАСС мэр города Дмитрий Разумовский. Изначально ремонт планировали закончить до 1 сентября, однако недобросовестный подрядчик сделал только три участка из 27, после чего была выбрана новая подрядная организация.

«Подрядчик все основные дороги, запланированные на 2019 год, закончил. С точки зрения технических специалистов они приняты все. Мы можем говорить, что ремонт дорог завершен, осталось исправление недочетов», - сказал Разумовский.

Он уточнил, что в 2019 году планировали сделать 27 участков дорог общей протяженностью 46 километров, в итоге сделано 29 участков и свыше 50 километров. Два участка были перенесены из плана 2020 года.

2 сентября городская управа Калуги расторгла контракт с компанией «Липецк дорога»: работы были завершены и приняты комиссией только на трех участках, а самой компании выписали пять штрафов на общую сумму более 4 млн рублей. «Липецк дорога» в свою очередь предъявила городской управе обвинения в нарушениях при оплате выполненных работ на 120 млн рублей. Контракт с новым подрядчиком - «Строительной компанией - Бизнескапитал» - был заключен 21 сентября, из-за чего сроки работ значительно сдвинулись, предполагалось, что они будут завершены до 1 декабря. При этом губернатор Калужской области Анатолий Артамонов потребовал завершить основные работы до 15 октября.

Разумовский сказал ТАСС, что в будущем году к подрядчику будут предъявлены более строгие требования. Если организация не сможет в срок выполнить первый этап работ, контракт будет расторгнут, начнется процедура по выбору нового подрядчика. «Мы сделали соответствующие выводы. <...> Будем более жестко требовать», - заверил он.

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** 25 сентября сообщил, что только каждый пятый регион России удовлетворительно выполняет **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Субъекты, не выполнившие 50% плановых работ, не могут рассчитывать на выделение дополнительных средств по другим **нацпроектам**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorog-na-2019-god-po-nacproektu-v-kaluge-zaversen---vlasti>

ТАСС; 2019.11.12; ВЛАСТИ КИРОВА РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Власти Кирова планируют направить 1 млрд 40 млн рублей на ремонт 46 км дорог в областном центре по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году, что на 13% меньше объема финансирования, выделенного на реализацию **нацпроекта** в 2019 году. Об этом говорится в сообщении, распространенном во вторник пресс-службой администрации города.

«За счет всех источников финансирования в будущем году в Кирове на ремонт дорог в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направят 1 млрд 40 млн рублей», - говорится в сообщении.

По данным ведомства, планируется отремонтировать 64 участка дорог общей протяженностью более 46 километров. В списке - наиболее значимые городские магистрали, улицы, о плохом состоянии которых кировчане чаще всего писали в соцсетях, участки, ведущие к соцобъектам, а также подъездные пути к мемориальным зонам и улицы, названные в честь героев Великой Отечественной войны. Также в рамках программы по стимулированию жилищного строительства запланирована реконструкция улицы Торфяной в микрорайоне Озерки, на эти цели направят более 53 млн рублей, отметили в мэрии.

Как пояснили ТАСС в администрации Кирова, в 2019 году на ремонт дорог в областном центре в рамках **нацпроекта** выделено 1,2 млрд рублей, ремонт всех 19 участков, включенных в основной список, уже завершён, также сдана улица Спасская, которую ремонтировали на средства, полученные в результате экономии по итогам торгов. Продолжаются работы еще на семи участках дорог, ремонтируемых за счет сэкономленных средств.

По данным областного правительства, на реализацию **нацпроекта** в 2020 году в регионе предусмотрено 2,4 млрд рублей, за счет этих средств планируется отремонтировать более 118 км автодорог. Всего на региональную дорожную сеть области предусмотрено направить 4 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-kirova-rasscityvaut-polucit-bolee-milliarda-rub-na-remont-dorog-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.11.12; В ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ КИРОВА РАССКАЗАЛИ О ДОРОГАХ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ

Опубликован список дорог, которые отремонтируют в Кирове в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На ремонт направлено более 1 млрд рублей из федерального бюджета. Об этом сообщается на официальном портале администрации Кирова.

В перечень включили такие значимые городские трассы, как Производственная, Щорса, Сормовская, Дзержинского, Комсомольская (включая привокзальную площадь), Горького, а также Риммы Юровской. Всего планируется отремонтировать 64 участка общей протяженностью порядка 46 км.

Также, в 2020 году, в качестве отдельного направления запланирован ремонт участков, ведущих к социальным объектам, и территорий, связанных с проведением праздничных мероприятий в честь 75-летия Победы в Великой Отечественной войне. Кроме того, городские власти сообщили о своем намерении ремонтировать улицы комплексно: и проезжую часть, и тротуары.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-gorodskoj-administracii-kirova-rasskazali-o-dorogah-kotorye-otremontiruyut-v-2020>

ТАСС; 2019.11.12; ТАТАРСТАН ОТЧИТАЛСЯ О ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2019 ГОДУ

Дорожные работы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, запланированные на 2019 год в Татарстане, выполнены в полном объеме, сообщила во вторник пресс-служба **минтранса** республики.

«В Татарстане дорожные работы на 2019 год в рамках **нацпроекта** выполнены в полном объеме. <...> В рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** проведен ремонт дорог региональной сети и в трех крупных городских агломерациях - Казанской, Набережночелнинской, Нижнекамской», - говорится в сообщении.

Объем финансирования **нацпроекта** в регионе на текущий год немногим превысил 5,3 млрд рублей. На ремонт сети региональных дорог направлены 1,2 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета - 597 млрд рублей. Из трех агломераций больше всего средств получила Казанская - 2,35 млрд рублей (из федерального бюджета - 1,35 млрд рублей).

В текущем году в регионе по **нацпроекту** отремонтировали 205,8 км дорог, из них 108,3 км составляют участки региональных дорог с высокой интенсивностью движения. В Казанской агломерации отремонтировано 88 улиц или 47,3 км дорог.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе министерства, сумма финансирования в 2020 году останется примерно на уровне 2019 года. На данный момент власти подготовили изменения в региональный проект в части уточнения объектов на 2020 год. Проведены общественные обсуждения перечня непосредственно в муниципалитетах, список будет дополнительно рассмотрен на общественном совете Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

«Общая сумма финансирования **нацпроекта** на 2020 год - 5,256 млрд рублей. Региональная сеть дорог - 1,416 млрд рублей [из средств республиканского бюджета], Казанская агломерация - 2 млрд рублей, в том числе 1 млрд рублей из федерального бюджета, Набережночелнинская агломерация - 1,36 млрд рублей, в том числе 680 млн рублей - из федерального бюджета, Нижнекамская агломерация - 480 млн рублей, в том

числе 432 млн рублей из федерального бюджета», - сказала руководитель пресс-службы **Минтранса** Татарстана Наиля Клевлеева.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tatarstan-v-polnom-obeme-vypolnil-doroznye-raboty-po-nacproektu-v-2019-godu---vlasti>

ТАСС; 2019.11.12; ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАВЕРШИЛА ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2019 ГОД РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Тамбовская область завершила запланированный на 2019 год по **нацпроекту** ремонт 32 км дорог. Об этом во вторник сообщил журналистам на брифинге вице-губернатор региона Арсен Габуев.

«На сегодняшний момент проект по ремонту дорог на текущий год на сто процентов реализован, работы на всех объектах завершены», - сказал вице-губернатор.

Он напомнил, что по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» регион в этом году получил из федерального бюджета 613 млн рублей, еще более 64 млн добавили областной и муниципальный бюджеты. Благодаря этому дорожное полотно было обновлено на таких загруженных городских магистралях как Магистральная, Базарная, Карла Маркса, Пролетарская, Моршанское шоссе, ведущее к аэропорту Тамбова, и ряде других.

Как уточнил в ходе брифинга руководитель «Дирекции городских дорог» Тамбова Юрий Зарапин, в текущем году в целях повышения безопасности дорожного движения в областном центре было установлено пять светофоров, построено 55 тыс. кв. м пешеходных тротуаров, установлены перильные ограждения на участках дорог с максимальной аварийностью и новые дорожные знаки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tambovskaa-oblast-zaversila-zaplanirovannyj-na-2019-god-remont-dorog-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.11.12; ТАМБОВСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕДУТ ТОРГИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2020 ГОД ДО КОНЦА ДЕКАБРЯ

Власти Тамбовской области намерены провести торги по ремонту дорог на 2020 год по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» до конца текущего года. Это позволит подрядным организациям сократить свои расходы на покупку материалов и выйти на объекты уже в середине апреля, сообщил во вторник на брифинге журналистам вице-губернатор региона Арсен Габуев.

«Мы планируем провести торги, заключить контракты по ремонту дорог в рамках **нацпроекта** на 2020 год до конца этого года. Это существенно поможет подрядчикам, потому что стоимость материалов в этот период наиболее выгодна. Компании смогут совершить закупку, чтобы уже с наступлением положительных температур, с 15 апреля, они уже с полной готовностью выходили на объекты», - сказал Габуев.

По его словам, в настоящий момент по ряду объектов процедура торгов уже успешна проведена, ведется подготовка документов к очередным закупкам.

Всего в 2020 году в рамках **нацпроекта** в регионе будет отремонтировано 33,8 км дорог, из которых 19,2 км - дороги регионального значения, остальные 14,6, - дороги городской агломерации. На эти цели предусмотрено 684,7 млн рублей, в том числе 531 млн - средства федерального бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/24A5D9BC35CAA295432584B0003C1295>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА КОСЕНКОВА; 2019.11.12; В МОСКВЕ ОТКРЫВАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ; ГЛАВНЫМИ ТЕМАМИ СТАНУТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО И ЦИФРОВИЗАЦИЯ

19-21 ноября пройдет XIII Международный Форум и Выставка «Транспорт России». В этом году Форум и Выставка «Транспорт России» приурочены к 210-летию российского транспортного ведомства и транспортного образования.

История этого события уходит в 1809 год, когда Манифестом Императора Александра I был учреждён первый в истории страны единый орган управления транспортом — Управление водяных и сухопутных коммуникаций, а также открыто первое транспортное учебное заведение — Корпус инженеров путей сообщения и институт (сейчас — Санкт-Петербургский университет путей сообщения Императора Александра I).

Деловая программа Форума включает три направления: «Интеграция», «Инфраструктура» и «Перевозки». Блок «Интеграция» посвящен вопросам оптимизации транзитного сообщения и международного транспортного права, реализации совместных проектов Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В рамках блока «Инфраструктура» подведут итоги первого года реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) и Национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Блок «Перевозки» объединит проекты, повышающие качество перевозок и уровень транспортной безопасности с применением цифровизации.

Форум начнется с делового завтрака с Министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** на тему развития транспортной инфраструктуры в регионах. Участники встречи обсудят ход реализации КПМИ, который предполагает полное обновление транспортной инфраструктуры страны и включает 9 федеральных проектов. На их реализацию в период до 2024 года запланировано направить 7 трлн рублей.

Модернизация железнодорожной отрасли обеспечит наращивание транзитного потенциала страны, увеличит пропускную способность БАМа и Транссиба до 210 млн тонн в год. Время перевозки контейнеров железнодорожным транспортом сократится, объем транзитных перевозок увеличиться в 4 раза. Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта рассмотрят на конференции «Строительство железных дорог. Новые задачи и механизмы их реализации».

Развитию морской портовой инфраструктуры РФ в рамках КПМИ посвящена конференция «Морские порты — драйвер экономического развития страны». Портовые мощности планируется наращивать в Балтийском, Дальневосточном, Азово-Черноморском и Арктическом бассейнах. Это определено в качестве одной из национальных целей на период до 2024 года.

К этому же времени планируется привести более половины всех региональных автодорог в России в нормативное состояние. В федеральном проекте участвует 83 субъекта, среди важнейших задач программы — усовершенствование процесса строительства автомобильных дорог. Предполагается создать реестр новых технологий, внедрить ряд новых технических стандартов, расширить применение контрактов жизненного цикла. Подробности программы станут известны на конференции «Дороги Российской Федерации: влияние национальных проектов».

Мероприятие «Транспортная безопасность — взгляд в будущее» будет посвящено реализации закона «О внесении изменений в ФЗ «О транспортной безопасности», подписанного Президентом Владимиром **Путиным** в августе этого года. С учётом предложений транспортного сообщества **Минтранс** подготовит проекты нормативных правовых актов в рамках нового закона.

В этот же день пройдет IX Международный Конгресс «ЭРА-ГЛОНАСС». Здесь будут представлены интеллектуальные транспортные системы для улучшения качества жизни российских граждан.

В рамках работы Форума запланирован ряд мероприятий по интеграционной проблематике. В пленарной дискуссии «Транспорт — основа евразийской интеграции» примут участие министры транспорта стран-участниц ЕАЭС, руководители международных организаций.

Транспортную неделю продолжит отраслевая выставка, где свои достижения представят более 100 экспонентов. Здесь можно будет ознакомиться с новейшими разработками в области железнодорожного, автомобильного, авиационного, морского и речного транспорта. Так, посетители Выставки «Транспорт России» смогут прогуляться по палубе корабля, увидеть проект будущего международного транспортного узла «Внуково», модели пассажирских электровозов и другие крупнейшие проекты транспортной инфраструктуры.

В третий день Форума пройдут мероприятия, посвященные цифровой трансформации экономики, внедрению технологических инноваций в области транспорта и логистики. На итоговой пленарной дискуссии будут обозначены результаты работы Форума и Выставки, а также награждены победители Национальной премии «Формула Движения».

<https://www.pnp.ru/economics/v-moskve-otkryvaetsya-transportnaya-nedelya.html>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; КСЕНИЯ АЛЕКСАНДРОВА; 2019.11.12; «УНИВЕРСИТЕТ БЕЗ ВЫПУСКНИКОВ»: КАК ОНЛАЙН-СРЕДА МЕНЯЕТ ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ; РОССИЙСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПОСТЕПЕННО ПЕРЕХОДИТ НА ЦИФРОВЫЕ РЕЛЬСЫ, НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ДАЛЕКО НЕ ВСЕГДА ЭТОТ ПЕРЕХОД ПРОИСХОДИТ ГЛАДКО

Как новые технологии меняют наши университеты и школы, рассказали участники круглого стола в «КП», посвященного онлайн-образованию.

Онлайн-курсы и не только

У нынешних школьников и студентов есть масса возможностей учиться онлайн. Если пять-десять лет назад желающим пройти онлайн-курсы на мировых образовательных порталах Coursera или edX нужно было знать английский чуть ли не в совершенстве, то сейчас на этих площадках доступно большое количество русскоязычного контента. При поддержке Минобрнауки России развиваются и отечественные образовательные проекты, в некоторых аспектах превосходящие зарубежные аналоги: ведущие вузы выкладывают свои электронные курсы на национальной платформе «Открытое образование», активно развивается портал-агрегатор «Современная цифровая образовательная среда в РФ». А школьники могут повторять сложные темы и делать задания с помощью цифровых уроков на базе Российской электронной школы. И такая возможность учиться и учить онлайн меняет всю систему образования.

- Рамки между школами и вузами все больше стираются, - рассказывает Нурлан Киясов, директор EdCrunch University Национального исследовательского технологического университета «МИСиС». – Наш университет, как и другие ведущие вузы, участвует в работе платформы «Открытое образование». И мы видим, что на этой платформе появляется все больше старшекласников, что ими востребованы именно университетские курсы. Кроме того, на НПОО и «СЦОС в РФ» обучается много учителей, а также преподавателей вузов и колледжей, которые позже и сами начинают разрабатывать свои собственные онлайн-курсы. То есть, цифровые компетенции развиваются как у учащихся, так и у педагогов.

Однако, цифровизация – это гораздо больше, чем онлайн-курсы. Чтобы каждый ученик или студент мог получить к ним доступ, нужна инфраструктура: высокоскоростной интернет в каждой школе, хорошее оборудование и качественный контент.

- Важно даже не то, какая скорость интернета в школе, а то, достаточно ли этого для работы или нет, - приводит пример Иван Карлов, ведущий эксперт Лаборатории цифровой трансформации образования Института образования НИУ ВШЭ. – И цифровая трансформация образования – это не только то, как меняется инфраструктура, но и то, как меняется внутреннее взаимодействие людей в образовании.

Вуз на всю жизнь

Одна из самых серьезных перемен, которая происходит в образовании с приходом новых технологий – это смена ролей. Университеты больше не владеют монополией на знания – теперь их можно получить, не выходя из дома. А значит, роль и форма высшей школы будет меняться:

- Сейчас мы в НИТУ «МИСиС» запускаем концепцию «Университет без выпускников», – говорит Нурлан Киясов. – Это значит, вовлекать в прохождение наших профессиональных онлайн-курсов учащихся старшей школы, помогая им с профессиональной навигацией, и дальше сопровождать их профессиональный рост на протяжении всей жизни – предлагая необходимое развитие в удобной для них форме. То есть, не человек приходит в здание университета, а университет приходит к нему, предоставляя качественное образование для постоянного профессионального роста. Но, к сожалению, сегодня далеко не все университеты умеют работать на рынке корпоративного или дополнительного профессионального обучения, чтобы помогать уже взрослым людям.

Профессия на 10 лет вперед

Такая глобальная задача – учеба в течение всей жизни – требует от вузов перемен и в содержании образовательных программ, которые становятся более гибкими, подстраиваются под конкретные нужды и задачи обучающихся.

- Каждый человек сможет создавать собственную образовательную траекторию и решать, чему учиться, - приводит пример Амет Володарский, омбудсмен в сфере образования Уполномоченного по защите прав предпринимателей при Президенте. – Благодаря цифровому образованию студент может к своему основному курсу добавить модули из МГИМО и МГУ, из Сорбонны и Кэмбриджа. И эта возможность есть уже сегодня.

Такие гибкие программы нужны ещё и потому, что мир меняется слишком быстро. Новые профессии возникают и исчезают быстрее, чем студенты успевают отучиться и получить дипломы. И вузам важно дать своим выпускникам навыки, которые гарантированно помогут им добиться успеха.

- Мы внедряем ряд профессий будущего, чтобы идти в ногу со временем – например, открыли факультет киберспорта, - рассказывает Анатолий Гриценко, проректор по электронному обучению университета «Синергия». – Но для нас важнее длинные траектории, и для этого нужно научить человека думать и учиться развиваться в меняющемся мире.

Лекция на две остановки

Новые технологии меняют и сам формат обучения. Студентам и школьникам больше не нужно садиться за парту, чтобы прослушать лекцию. Это всё можно делать прямо со своего смартфона, где угодно – хоть дома, хоть в дороге.

- Вот едет человек в метро, у него есть 30 минут, чтобы в это время поучиться, - приводит пример Анатолий Гриценко. - Наша стратегия связана с тем, чтобы порционно давать ему некоторые подтемы, чтобы он «ел слона» постепенно, по частям. Такое микро-обучение. Кроме того, гаджеты позволяют давать информацию в разных видах – одни лучше воспринимают видео, другим проще послушать подкаст на пробежке, а третьим важно читать текст и делать пометки. Технологии позволяют охватить все эти форматы.

В итоге вузы начинают больше прислушиваться к студентам – как они учатся, какие знания и навыки ему нужны, чем он мотивирован. Учеба становится более полезной и интересной, а значит, растет и эффективность образования.

- Сейчас в большинстве своем университеты исходят из того, что они знают лучше студента, чему его надо научить, ориентируясь на свои образовательные стандарты и программы, - объясняет Василий Третьяков, генеральный директор Университета национальной технологической инициативы «20.35». – И обычно это почти не связано с деятельностью самого студента, поэтому мотивировать его на учебу предельно сложно. В нашем университете мы меняем позицию студента и позволяем ему самому формировать свою траекторию обучения. И учащиеся могут работать по профилю, вести свой первый бизнес, создавать и внедрять инновации и технологии уже в процессе учебы в вузе.

Парадокс продуктивности

К сожалению, недостаточно раздать детям планшеты, чтобы они стали отличниками и в совершенстве выучили математику и английский. И одни только онлайн-курсы не смогут кардинально повысить эффективность обучения. Цифровизация образования – это целый комплекс решений, внедрение которых требует времени и взвешенного, осторожного подхода.

- Это так называемый парадокс продуктивности – когда в работающую систему добавляешь что-то новое, инновация не дает немедленного эффекта, - говорит Нурлан Киясов. – И чтобы полноценно внедрить цифровизацию в нашу практику, нужно полностью пересмотреть весь учебный процесс и заняться переподготовкой учителей и преподавателей.

В итоге, цифровизация меняет не только роль вузов и их инструменты, но и сам образ высшей школы.

- Это и есть трансформация, когда университет перестает быть таким, каким он был 50 лет назад, - подводит итоги Владимир Тимонин проректор **Российского университета транспорта (МИИТ)**. - Это изменение не обязательно связано с цифрой, были похожие кейсы и до цифровой эпохи. Но именно цифра дает университетам массовые возможности для перемен, высвобождая для них время и ресурсы, которые можно направить на решение важнейших задач — например, рост качества образования и вовлеченности студентов. Всё это и позволяет современным вузам становиться полноценными университетами цифровой экономики.

<https://www.yakutia.kp.ru/daily/27053.7/4118942/>

ПРАЙМ; 2019.11.12; «АВТОДОР» ПРЕДЛАГАЕТ СОКРАТИТЬ СРОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗИМНИХ ШИН В ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ

Госкомпания «Автодор» провела комплексное исследование по проблеме износа дорожных покрытий в РФ под воздействием шипованных шин, считает возможным сократить срок их использования в центральной части страны, сообщил РИА Новости представитель госкомпании.

«В настоящее время действующая российская нормативно-техническая и законодательная база в области эксплуатации шипованных шин и требований к ним имеет существенные и критические отличия от зарубежной. Если сравнить эти требования с аналогичными нормами государств, близких к России по климатическим зимним условиям, где шипованными шинами широко пользуются с начала 60-х годов прошлого века, получится весьма странная картина, выраженная в существенно разных требованиях к шипованным шинам и их эксплуатации, а также к шипам противоскольжения», — отметил собеседник агентства.

При этом в России законодательно не закреплен разрешенный период эксплуатации шипованных шин в зависимости от климатических поясов и не определены штрафы за его нарушение, а также точно не оценена степень износа дорожных покрытий из-за шипованных шин, и не выработан единый подход к системе управления сохранностью дорожных покрытий.

«Автодор» в рамках совместного исполнения различных поручений правительства информировал **Минтранс** о проводимых исследованиях и их результатах, и о аналогичном зарубежном опыте. Мы делаем выводы по итогам исследования, что в центральной части РФ можно сократить срок использования таких шин», — сказал представитель госкомпании.

Госкомпания планирует продолжить научно-исследовательские работы по оценке влияния шипованных шин на дорожные покрытия, добавил он.

<https://1prime.ru/business/20191112/830536332.html>

ТАСС; 2019.11.12; В РОССИИ ПОЧТИ НА 4% ВЫРОСЛО ЧИСЛО ДТП С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ-ИНОСТРАНЦЕВ

Количество дорожно-транспортных происшествий, которые произошли с участием водителей-иностранцев в России, с начала года увеличилось на 3,8% и составило 4 тыс. 180. Об этом ТАСС во вторник сообщили в Госавтоинспекции России.

«С начала года на территории РФ отмечается рост на 3,8% числа дорожно-транспортных происшествий с участием водителей-иностранцев. По их вине произошло 4180 происшествий, при этом данный показатель увеличивается с 2016 года», - отметили в ГИБДД.

По данным Госавтоинспекции, в отношении иностранцев возбуждено 728 тыс. дел об административных правонарушениях. При этом на основании фотоматериалов, полученных с применением средств автоматической фиксации нарушений в области дорожного движения, возбуждено 22 тыс. дел. «Относительно небольшое количество материалов, вынесенных на основании данных системы фотовидеофиксации, обусловлено в первую очередь отсутствием достаточной информации о владельцах транспортных средств с иностранными номерами, что препятствует привлечению их к ответственности за совершенные административные правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме», - пояснили в ГИБДД.

В связи с этим в МВД России ведутся работы по реализации принципа неотвратимости наказания в отношении владельцев транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, за административные правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме.

<https://tass.ru/obschestvo/7106387>

РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2019.11.12; БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ СУБСИДИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК; В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МИНЭНЕРГО РОССИИ ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧИТЬ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СОГЛАШЕНИЕ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СУБСИДИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГАЗОВЫХ ЗАПРАВОК, СООБЩИЛИ В РЕГИОНАЛЬНОМ ДЕПАРТАМЕНТЕ ЭКОНОМРАЗВИТИЯ

Как отметили в ведомстве, Белгородская область стала единственной из 17 регионов страны, которой выделены субсидии на строительство автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) в 2019 году. В декабре этого года регион получит порядка 800 млн рублей федеральных средств на строительство 20 автозаправок с природным газом.

Пилотный проект по развитию рынка газомоторного топлива Белгородская область запустила в феврале этого года совместно с Газпромом. Сегодня на территории региона действуют восемь АГНКС, из них четыре станции Газпром: две в Белгороде, по одной в Старом Осколе и Шебекино.

До конца текущего года, с учетом действующих АГНКС, в регионе будет функционировать 26 газовых заправок. Размер субсидии на одну заправку транспортных

средств природным газом составит порядка 40 млн рублей. Выплата будет производиться по факту ввода объекта в эксплуатацию.

Перевод транспорта на газ позволит почти в пять раз снизить уровень вредных выбросов в атмосферу и, как минимум, вдвое сократить расходы на топливо. Экономия на топливе очевидна, природный газ стоит почти в три раза дешевле бензина, добавили в департаменте экономического развития региона.

С этого года владельцы «экологичных» авто в Белгородской области будут платить только 50% от ставки транспортного налога. Для водителей электромобилей будет действовать нулевая ставка налога на транспорт.

Согласно дорожной карте по реализации проекта, правительство региона планирует расширить газозаправочную инфраструктуру до 39 объектов к 2022 году. В том числе за счет строительства 11 газовых заправок Газпрома, 12 станций частных инвесторов и установки восьми модулей по заправке сжиженным природным газом на существующих АЗС сторонних компаний. Предполагается, что к 2021 году парк техники на газомоторном топливе в Белгородской области должен составить около 18,5 тыс. автомобилей.

В рамках программы «Развитие рынка газомоторного топлива», разработанной Минэнерго при участии Минпромторга и Минтранса, в этом году на строительство новых газовых заправок в России предусмотрено порядка четырех миллиардов рублей субсидий из федерального бюджета. Из них около одного млрд рублей направят на субсидирование переоборудования транспорта на газ, три млрд рублей – на строительство автомобильных газонаполнительных компрессорных станций.

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/5dca65989a7947b60f74ffd8>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШТРАУС; 2019.11.12; БЕЗ ПРОВОДОВ; В ПЕТЕРБУРГЕ ИСПЫТАЛИ ПЕРВЫЙ В РОССИИ «ВОДОРОДНЫЙ ТРАМВАЙ»

Первый в России действующий макет нового типа трамвая прошел ходовые испытания на улицах Северной столицы.

Суть нового вида транспорта, создаваемого петербургскими учеными и инженерами, - принципиально новом источнике питания. Предполагается, что трамвай будущего станет передвигаться на водородных топливных элементах, которые устанавливаются на базе хорошо всем известной модели трамвая ЛМ-68 М.

Это первое в России транспортное средство на водороде. Пока специалисты называют его «испытательная платформа». Создана она специалистами Горэлектротранса и учеными филиала ЦНИИ СЭТ ФГУП «Крыловский государственный научный центр». Место, где создавался трамвай, - производственное депо Горэлектротранса. Впервые трамвай продемонстрировали журналистам летом текущего года. И вот сейчас результаты подтвердили эффективность и жизнеспособность такого вида транспорта.

Программа испытаний предусматривала проверку того, как новый трамвай сможет работать в двух режимах: традиционном, под контактной сетью с поднятым токоприемником, и в режиме автономного хода с использованием водородных топливных элементов. Последнее принципиально важно, ведь в перспективе это позволит продлевать существующие трамвайные линии без строительства контактной сети. Примерно так, как сейчас работают троллейбусы с увеличенным автономным ходом.

Напомним, проект «водородного трамвая» был представлен в 2016 году на форуме SmartTransport.

Главная отличительная особенность этого транспорта - иная система выработки электроэнергии: от электрохимического генератора с использованием водорода, необходимый запас которого хранится в баллонах на борту, и окружающего воздуха. Именно эта инновация позволяет трамваю работать без токоприемника, то есть независимо от контактной сети. Такое устройство делает его, во-первых, более

экономичным, так как позволяет отказаться от строительства дорогостоящей контактной сети и тяговых подстанций. Во-вторых - экологичным, поскольку при реакции водорода и кислорода, которая, собственно, и генерирует электроэнергию, выделяется тепло и дистиллированная вода. В-третьих, новый вид трамвая станет гораздо более эффективным с точки зрения энергосбережения: предполагается, что его КПД будет порядка 60 процентов. Гарантируются также надежность и безопасность этого транспорта, что также немаловажно для его эксплуатационных характеристик.

Специалисты отмечают: привлекательность энергоустановок на водородных топливных элементах (ЭУТЭ) по сравнению с литий-ионными аккумуляторными батареями (ЛИАБ) еще и в том, что заправка ЭУТЭ водородом может быть обеспечена в течение трех-пяти минут. А инициаторы проекта подчеркивают: важно, что в его основу заложены собственные инженерно-конструкторские разработки петербургских инженеров.

В случае успешного завершения испытаний планируется перейти к его серийному производству, а также созданию опытного образца заправочной станции. На это уйдет около пяти лет.

<https://rg.ru/2019/11/12/reg-szfo/kak-budet-rabotat-tramvaj-na-vodorodnom-toplive.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.13; ПОДШИПНИКИ РАВНЯЮТ В ПРАВАХ; ФАС СОЧЛА ИЗБЫТОЧНЫМИ ТРЕБОВАНИЯ РОСТРАНСНАДЗОРА К РОЛИКОВЫМ

Вслед за отменой форсированного перевода всех грузовых вагонов РФ на кассетные подшипники может быть отменено и предостережение **Ространснадзора**, который требовал ужесточить контроль за эксплуатацией роликовых. ФАС нашла в этом документе, затрагивавшем не только собственников вагонов, но и ОАО РЖД, предпосылки для дискриминации и создания неравных требований к эксплуатации подшипников разных типов и предлагает отозвать документ. Аналитики считают позицию ФАС взвешенной и полагают, что **Ространснадзор** теперь может уделить внимание более актуальным проблемам железнодорожной отрасли.

ФАС сочла, что реализация предостережения **Ространснадзора** от 25 октября, где служба требует разобраться с эксплуатацией на сети роликовых подшипников, срок службы которых истек или вскоре истечет, может привести «к созданию условий для дискриминации и установлению неравных требований к эксплуатации подшипников разных типов и несет коррупционные риски». Об этом сообщается в документе за подписью руководителя ФАС Игоря Артемьева, направленном в правительство 5 ноября (есть у “Ъ”). В ФАС “Ъ” подтвердили подлинность документа.

Предостережение **Ространснадзора** было выпущено в день публикации приказа **Минтранса**, санкционирующего массовый переход всех грузовых вагонов РФ с 2021 года на другой тип подшипников — кассетный. Сам переход его оппоненты оценивали в 200–300 млрд руб. дополнительных затрат, а выпуск предостережения — как знак того, что начинается административное давление на эксплуатантов роликовых подшипников, в том числе на ОАО РЖД, поскольку эта мера могла затронуть уже не только грузовые вагоны, но и пассажирские, а также локомотивы, путевую технику и т. д. (см. “Ъ” от 28 октября). В **Ространснадзоре**, однако, говорили о том, что предостережение носит «исключительно профилактический характер», остановки движения не требует и не стимулирует переход на кассету (см. «Ъ-Онлайн» от 28 октября).

В проекте поручения вице-премьеров Максима **Акимова** и Дмитрия Козака, фактически поставившего крест на ускоренном переходе на кассету (подробнее см. “Ъ” от 1 ноября), изначально планировалось просто поручить **Ространснадзору** в суточный срок отозвать это предостережение. Однако в утвержденной версии документа этот пункт трансформировался в поручение ФАС до 6 ноября представить свое заключение о

наличии в предостережении неравных требований к эксплуатации подшипников разных типов.

В документе ФАС сообщается, что роликовые подшипники не относятся к перечню деталей, информация о которых отражается в информационных системах или паспорте вагона, момент их установки может отличаться от даты изготовления на два года. Выполнение требований по соблюдению назначенного срока их службы, пишет ФАС, на практике труднореализуемо. Предостережение может создать дополнительные административные барьеры для собственников типовых вагонов, оснащаемых роликовыми подшипниками. Как сообщается в документе, ФАС считает целесообразным поручить **Минтрансу** обеспечить отмену распоряжения. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что документ пока не получали. В **Ространнадзоре** не ответили на запрос “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что ФАС «на удивление профессионально» с технической стороны подошла к вопросу, подчеркнув невозможность достаточно точно отследить срок службы роликовых подшипников. При этом ФАС не касается проблемы перехода на кассетные подшипники, которая уже утратила актуальность. «**Ространнадзор** не то чтобы превысил свои полномочия, но явно направил фокус своих усилий не в ту сторону», — говорит эксперт. Он отмечает, что с учетом низкого риска аварийной опасности и слабой возможности контроля роликовые подшипники не самая актуальная проблема отрасли, которую должна сейчас решать служба

<https://www.kommersant.ru/doc/4156265?query=МИНТРАНС>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.11.13; MOODY’S ПРОГНОЗИРУЕТ СНИЖЕНИЕ СТАВОК НА ПОЛУВАГОНЫ В 2020 ГОДУ; ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ – ИЗБЫТОК ВАГОНОВ И СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ

Ситуация на российском рынке железнодорожных перевозок ухудшается: перевозки нефтяных товаров сокращаются из-за изменения структуры экспорта сырьевых товаров (сокращения экспорта угля, в частности). Это приводит к профициту вагонов и давлению на операторов полувагонов – крупнейшего сегмента в российских железнодорожных перевозках, говорится в обзоре железнодорожного сектора России агентства Moody’s.

За 10 месяцев 2019 г. общая погрузка на сети РЖД снизилась на 0,7% до 1,066 млрд т. Погрузка угля – главного груза – упала на 0,5%, нефти и нефтепродуктов (2-е место) – на 2,6%. Железнодорожные перевозки строительных материалов растут (3-е место, плюс 0,1%. – «Ведомости»), но они не смогут нивелировать негативного влияния на отрасль слабой конъюнктуры угольного рынка и инфраструктурных ограничений на экспорт по железной дороге в азиатском направлении, отмечается в отчете Moody’s. По итогам года падение общей погрузки может составить 0,5% против роста в 2,2% годом ранее, следует из октябрьской версии проекта финансового плана РЖД.

В то же время погрузка в 2020 г. вырастет, считает автор отчета вице-президент – старший аналитик агентства Moody’s Екатерина Липатова, ссылаясь на то, что в последние месяцы нормализовались поставки угля, но рост, скорее всего, будет ниже, чем прогнозирует РЖД. РЖД прогнозирует рост на 2,5%. По прогнозу председателя экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, погрузка может сократиться на 1% (пессимистический сценарий), а в лучшем случае – вырасти на 1,5%.

Инвестиции операторов в новые полувагоны на фоне ослабления спроса на перевозку нефтяных грузов усилили давление на фрахтовые и лизинговые ставки. В агентстве Moody’s ожидают, что арендные ставки на полувагоны продолжат снижаться в 2020 г., но это снижение не будет значительным – с текущих примерно 1700 руб. в сутки до 1400–1500 руб. «Риск более резкого снижения маловероятен: объемы перевозок

стабилизируются к 2020 г., а сезонные пики грузоперевозок, ограничения существующей железнодорожной инфраструктуры и нехватка локомотивных тяговых мощностей поддержат тарифы», – говорится в отчете. В последующие годы ставки, скорее всего, стабилизируются, считает Липатова.

«Движение [ставок] вниз, скорее всего, продолжится, – соглашается председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта Игорь Ромашов. – Корректировка произойдет из-за профицита подвижного состава и ситуации, которая складывается в экономике. Но падение не будет катастрофичным».

К концу 2019 г. ставки снизятся до 1500 руб. без НДС в сутки (на 10% ниже, чем в декабре 2018 г.), а в IV квартале 2020 г. вряд ли будут превышать 1300 руб. даже при оптимистичном сценарии погрузки и грузооборота угля, прогнозирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Ставки на полувагоны в 2020 г. на спотовом рынке снизятся минимум на 15%, а по долгосрочным договорам – на 8%, считает Иванкин. Он ждет корректировку ставок по всем видам вагонов, кроме фитинговых платформ.

Из-за сложной рыночной ситуации и роста затрат на техническое обслуживание компании-операторы могут принять решение отказаться от пополнения существующего парка, отмечается в отчете. Речь идет не о прекращении закупок, а о снижении числа приобретаемых вагонов, уточняет Липатова.

Закупки новых вагонов сократятся с 72 000 шт. в текущем году до 50 000–60 000 шт. в следующем, согласен с Moody's Бурмистров. По мнению Иванкина, вдвое. В 2020 г. Объединенная вагонная компания, по словам ее представителя, планирует сохранить текущие объемы поставок полувагонов, но ожидается падение общего спроса на рынке ввиду сокращения выбытия старых вагонов.

Сейчас профицит по полувагонам превышает 10% от их общего количества, а в 2020 г. дойдет до 15–17%, прогнозирует Иванкин. «Также ожидается профицит по специализированным крытым вагонам – к концу 2020 г. он составит около 12%», – добавляет он. Источник «Ведомостей» в крупном операторе, напротив, говорит о нехватке полувагонов, особенно в Кузбассе. По его оценке, за последние два года скорость перевозок упала на 20% из-за инфраструктурных ограничений в восточном направлении и роста самого вагонного парка на сети. В итоге перепроизводство вагонов идет не на увеличение провоза грузов, а в пробки на путях, сетует он. «В настоящее время основная часть профицитного парка полувагонов простаивает в брошенных поездах», – замечает и Бурмистров.

Представитель УВЗ не ответил на запрос.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/12/816127-moodys-prognoziruuet>

ТАСС; 2019.11.12; ГЛАВСТРОЙЭКСПЕРТИЗА ВЫДАЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА РАЗРАБОТКУ ПРОЕКТА МОРСКОГО ПОРТА НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение на подготовку проектной документации на строительство порта для Павловского свинцово-цинкового месторождения на архипелаге Новая Земля в Архангельской области, об этом во вторник сообщается на сайте федерального автономного учреждения «Главное управление государственной экспертизы».

«Главгосэкспертиза России рассмотрела представленные повторно результаты инженерных изысканий для подготовки проектной документации на создание портового комплекса горно-обогатительного комбината Павловского месторождения свинцово-цинковых руд, который будет построен на острове Южный архипелага Новая Земля в Архангельской области. По итогам государственной экспертизы выдано положительное заключение», - говорится в сообщении.

По данным ведомства, изыскания проводились с целью получения данных о природных условиях и факторах техногенного воздействия на окружающую среду. Так как острова архипелага Новая Земля представляют собой неизученные районы, получение достоверных сведений о природных условиях площадки строительства стали важнейшим этапом при разработке проектной документации строительства ГОК «Павловское».

Новый морской порт для вывоза готовой продукции горно-обогатительного комбината «Павловское» будет построен с расчетным грузооборотом до 0,5 млн тонн в год. Он будет расположен на выступающем мысе в наиболее заглубленной прибрежной части акватории губы Безымянной Южного острова архипелага Новая Земля. Комплекс будет состоять из береговой инфраструктуры включающей два причала.

<https://tass.ru/spb-news/7105888>

ТАСС; 2019.11.12; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ ПРЕРВАНО ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА

Компания-перевозчик «Сахалин-Курилы» в среду из-за неблагоприятных погодных условий в регионе отменила рейс теплохода «Игорь Фархутдинов» на регулярной линии Сахалин - Курилы (Сахалин - Кунашир - Итуруп - Шикотан). Об этом сообщается в пресс-релизе министерства транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области.

Спасатели региона объявили во вторник экстренное предупреждение на севере Сахалина в связи с ожидаемыми 13 ноября метелью и штормовым ветром. Сейчас в северной части острова идет снег, ветер достигает скорости 17 м/с, в море в районе Курил зафиксировано сильное волнение. В южной части Сахалина хорошая солнечная погода, ветер и осадков нет.

«В связи с неблагоприятными погодными условиями из-за прохождения обширного циклона на Курильских островах, ООО Морская компания «Сахалин-Курилы» приняла решение об отмене на регулярной линии Сахалин-Курилы рейса теплохода «Игорь Фархутдинов» 13 ноября 2019 года», - говорится в распространенном сообщении.

В министерстве сообщили, что компания-перевозчик вернула пассажирам деньги за билеты. Ближайший рейс, в соответствии с расписанием движения судна, запланирован на 23 ноября. Другого способа морского сообщения между Сахалином и Курилами нет. Кроме того, на самолете можно добраться только до Итурупа и Кунашира, авиасообщение с Шикотаном отсутствует.

<https://tass.ru/obschestvo/7107762>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.12; ХОЛДИНГ ВЕКсельБЕРГА ПРОСИТ ИЗБАВИТЬ АЭРОПОРТЫ ОТ БЕССМЫСЛЕННЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО БЕЗОПАСНОСТИ; ИНВЕСТИРОВАТЬ В НИХ МЕШАЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ СОДЕРЖАТЬ СОБАК, БОМБОУБЕЖИЩА И ЗАПАСЫ ПРОДУКТОВ НА СЛУЧАЙ ВОЙНЫ

Меры господдержки, которые необходимы малым российским аэропортам (с трафиком ниже 500 000 пассажиров в год) для привлечения частных инвестиций, назвал директор по стратегическому развитию «Аэропортов регионов» (холдинг владеет и управляет семью аэропортами, принадлежит Виктору Вексельбергу) Александр Запорожский в письме на имя замминистра экономического развития Михаила Расстригина. С письмом, отправленным 23 сентября, ознакомились «Ведомости», его подлинность подтвердили два человека, близких к разным сторонам переписки.

В августе «Аэропорты регионов» и холдинг Романа Троценко «Новпорт» (владеет и управляет 17 аэропортами) предложили брать в концессию малые аэропорты. Почти все они находятся в федеральной или региональной собственности, сказали федеральный чиновник и сотрудник аэропортового холдинга. Собеседник в одном из холдингов рассказывает, что аэропорты с трафиком от 50 000 до 150 000 человек убыточны по

определению (таких аэропортов в России, по данным Росавиации, около 25), аэропорты с пассажиропотоком от 150 000 до 500 000 человек (их около 35) могут работать с низкой рентабельностью.

В России требования к инфраструктуре и безопасности всех аэропортов – больших и малых – едины, аэропорты с небольшим трафиком не могут выполнять их и оставаться рентабельными, говорили ранее менеджеры аэропортов. Запорожский в письме предлагает смягчить 24 требования к малым аэропортам, зафиксированных в федеральных законах, постановлениях правительства, приказах **Минтранса** и даже Министерства гражданской авиации СССР.

Например, малым аэропортам надо разрешить не строить очистные сооружения для ливневых стоков, бомбоубежища, патрульную дорогу по периметру территории и не оборудовать периметр техническими средствами охраны и видеонаблюдения, пишет Запорожский. Для них надо отменить обязательный периметр транспортной безопасности – территория в 30 м от всех строений аэропорта. Также малым аэропортам надо разрешить не иметь здравпункт (экстренную помощь будут оказывать местные подразделения «Скорой помощи»), не иметь комнаты матери и ребенка (при задержке рейса пассажира с ребенком можно разместить в бизнес-зале за счет авиакомпании), не иметь кинологовическую службу, а для подразделений полиции выделять только одно служебное помещение площадью не более 20 кв. м.

Затраты аэропортов можно снизить, разрешив их подразделениям авиационной безопасности работать без оружия (оружие останется у полиции), а предполетный и послеполетный осмотр судов проводить всего двум сотрудникам аэропорта (сейчас – 4) при помощи экипажа самолета, пишет Запорожский. Также малые аэропорты надо освободить от обязанности проводить аварийно-спасательные работы в районе аэродрома (и возложить ее на местные подразделения МЧС) и необходимости хранить государственный материальный резерв (товары на случай войны или чрезвычайных ситуаций, прежде всего продовольствие). Надо также отменить оставшуюся со времен СССР сокращенную рабочую неделю для женщин, проживающих в сельской местности, предлагает Запорожский.

Нигде в мире нет таких жестких требований к безопасности и инфраструктуре малых аэропортов, как в России, уверяет топ-менеджер российской авиакомпании. Одно из них – необходимость содержать пожарную машину и пожарный расчет, добавляет он: «Нигде в Европе нет таких требований к малым аэропортам, принимающим считанное число рейсов в неделю».

Также инвестору для проекта концессии потребуются меры финансовой бюджетной поддержки, пишет Запорожский: капитальный грант для финансирования части работ по модернизации или строительству, госгарантии инвестору для привлечения кредитов, льготные ставки по кредитам, установление долгосрочных аэропортовых сборов для формирования финансовой модели аэропорта (такой механизм уже работает несколько лет), налоговые льготы.

Меры господдержки надо будет считать для каждого аэропорта отдельно, пока расчетов нет, говорит сотрудник аэропортового холдинга. Малые аэропорты деградируют, без частных инвестиций и частной экспертизы им не подняться, полагает он. При этом аэропорты с трафиком 400 000–500 000 человек могут быть окупаемы, правительству целесообразно было бы отдавать аэропорты в концессию группами, включая в каждую группу как более-менее привлекательные, так и совсем малые, говорит собеседник.

В России уже заключено три аэропортовые концессии – на аэропорт «Пулково», аэропорт Нового Уренгоя и аэродром аэропорта «Шереметьево», ни в одной меры бюджетной поддержки не применялись. Представители «Аэропортов регионов» и «Новоапорта» на запросы не ответили.

Развитие региональных и местных авиационных перевозок должно стать приоритетной задачей регуляторов авиаотрасли, говорит представитель вице-преьера Максима Акимова, курирующего транспорт. «Вице-премьер в ближайшее время проведет стратегическую сессию, где планирует обсудить комплексные подходы к решению давно наболевших проблем с участниками отрасли», – добавил он. Довести к 2024 г. долю внутренних перелетов в обход Москвы до 50% поручил в мае 2018 г. президент Владимир Путин.

«Минтранс положительно относится к идее концессий и уже начал работу по внесению изменений в нормативные акты, также ведутся поиски источников финансирования», – сообщил представитель министерства. Представитель Минэкономразвития на запрос не ответил. «При грамотных мерах господдержки и эффективном управлении малые аэропорты могут быть рентабельны. Инвесторы понимают, что в ближайшие годы будет делаться акцент на развитие региональной авиации, и пытаются сыграть на упреждение. К тому же крупных аэропортов не в составе аэропортовых холдингов почти не осталось, это логичный шаг в развитии бизнеса», – говорит ведущий научный сотрудник Высшей школы экономики Федор Борисов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/12/816112-holding-vekselberga>

КОММЕРСАНТЪ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2019.11.13; «ИРАЭРО» ВЫБИЛАСЬ ИЗ БЮДЖЕТА; АВИАКОМПАНИЯ ВЗЫСКИВАЕТ С РОСАВИАЦИИ СУБСИДИИ ЗА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СПЕЦТАРИФАМ

«Ираэро» пытается взыскать с Росавиации около 50 млн руб. не выплаченных из федерального бюджета субсидий за перевозки пассажиров по спецтарифам. Ранее компания смогла отсудить у ведомства почти 52 млн руб., но ей не удалось добиться выплат еще 78,8 млн руб. субсидий за выполненные авиарейсы весной этого года. Росавиация отказывает авиакомпании в выплатах, объясняя это решение наличием у «Ираэро» долгов по обязательным платежам в бюджет. Авиакомпания считает, что «вторая сторона фактически уклоняется от соблюдения условий договора». Юристы говорят, что отказать перевозчику агентство может только при условии, что долг у компании был на момент подачи заявки на предоставление субсидий.

Авиакомпания «Ираэро» взыскивает с Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) около 50 млн руб. невыплаченных субсидий за перевозку пассажиров по спецтарифам. В ноябре суд Москвы рассмотрит два иска авиакомпании к ФАВТ на суммы 38,9 и 7,7 млн руб. «Мы вынуждены взыскивать деньги через суд, так как вторая сторона фактически уклоняется от соблюдения условий договора»,— сказали „Ъ“ в авиакомпании. О каких именно рейсах и направлениях идет речь, в компании не уточнили, сославшись на коммерческую тайну. В прошлом году проблем с выплатой субсидий у «Ираэро» не возникало, сообщили „Ъ“ в пресс-службе перевозчика.

В августе этого года компания выиграла два иска к Росавиации на 50,7 и 1,9 млн руб. непредоставленных субсидий за февраль и март 2019 года. Оба решения суда сейчас оспариваются федеральным агентством.

В то же время в октябре этого года суд отказал авиакомпании во взыскании с агентства 78,7 млн руб. непредоставленных субсидий за апрель и май 2019 года. По данным авиакомпании, в марте 2019 года между агентством и «Ираэро» было заключено соглашение, в соответствии с которым Росавиация обязалась обеспечить предоставление субсидии авиакомпании «в целях возмещения недополученных доходов, связанных с осуществлением воздушной перевозки пассажиров в салонах экономического класса по специальному тарифу». «Авиакомпания „Ираэро“ не отказывалась и не отказывается от осуществления воздушной перевозки пассажиров по специальному тарифу, но при этом выплаты субсидий за апрель и май 2019 года не производились»,— говорится в материалах дела.

ФАВТ указало в суде, что в соответствии с постановлением правительства о предоставлении субсидий направило в налоговые органы запрос о задолженности компании по платежам в бюджет. Поскольку у «Ираэро» «на момент заключения договора» о предоставлении выплат имелась задолженность по обязательным платежам и сборам, «право на получение субсидии у компании не возникло». Доказательства обратного в материалах дела отсутствуют и компанией не представлены. В авиакомпании это отрицают. «Все перевозки по субсидируемым маршрутам мы выполняем по постановлениям правительства РФ №215 и 1242 в соответствии с договором с Росавиацией, на момент заключения которого у авиакомпании отсутствовала какая-либо налоговая задолженность»,— утверждают в «Ираэро».

В Росавиации отказались от комментариев по поводу разногласий с «Ираэро». По данным ФАВТ, в 2019 году «Ираэро» выполняет, в частности, субсидируемые маршруты из Иркутска в Барнаул, Кызыл, Ленск, Нерюнгри, Полярный, Читу, из Хабаровска — в Улан-Удэ.

«Субсидия носит компенсационный характер. Компания выполнила свои обязательства по перевозкам, представила в агентство подтверждающие документы, следовательно, она имеет право на получение субсидии»,— считает партнер КА «Юков и партнеры» Сергей Сорокин. Он также отмечает, что решение о заключении с компанией договора на 2019 год принимается в декабре 2018 года комиссией, созданной Минтрансом РФ с участием представителей Федерального агентства воздушного транспорта. «Как следует из всех судебных актов по всем спорам между авиакомпанией и агентством, компания подала заявку на получение соответствующих выплат в установленный срок — до 1 декабря 2018 года,— отмечает господин Сорокин.— К своей заявке компания приложила справку налогового органа об отсутствии неисполненной обязанности по уплате налогов, сборов, страховых взносов и т.д. Заявка была рассмотрена, и принято положительное решение об одобрении субсидий на весь 2019 год».

Отказать перевозчику агентство может только при условии, что долг был на момент подачи заявки и заключения соглашения, говорит управляющий партнер УК «Право и бизнес» Александр Пахомов. «Долг, сформированный после даты заключения соглашения, на действие уже заключенного договора не влияет. Соглашение между агентством и „Ираэро“ накладывает обязательства на обе стороны. Отказ от них возможен только при нарушении со стороны одной из них. При этом оплачиваются уже предоставленные услуги, это значит, что если никаких нарушений со стороны перевозчика допущено не было, то и агентство свои обязательства исполнить обязано»,— считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4156223>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.13; СБЕРБАНК ВПРАВЛЯЕТ UTAIR КРЫЛЬЯ; КРУПНЕЙШИЙ КРЕДИТОР ОДОБРИЛ ПЛАН ОЗДОРОВЛЕНИЯ КОМПАНИИ

Один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair — Сбербанк — согласовал план оздоровления перевозчика и не собирается банкротить его. Тем временем перевозчик смог выйти в прибыль по итогам девяти месяцев. На этом фоне бумаги авиакомпании подорожали на 16%. Как отмечают аналитики, большая часть банкротств авиакомпаний приходится на январь и сентябрь, а Utair уже пережила эти месяцы и даже вышла в прибыль. Нервозность среди пассажиров на фоне новостей о проблемах авиакомпании растет в последний месяц, полагают они, что может негативно сказаться на продажах билетов.

Сбербанк согласовал план финансового оздоровления авиакомпании Utair. «Что касается Utair, у нас нет никаких намерений банкротства. Utair представила план финансового оздоровления, с нами он был согласован»,— сообщил глава Сбербанка Герман Греф

(цитата по «Интерфаксу»). «Я понимаю, что кто-то из кредиторов подавливает — это нормальный процесс»,— добавил он, выразив надежду, что компания со всеми договорится. После заявления господина Грефа акции авиакомпании начали бурно расти в цене и завершили торги повышением на 15,8%, капитализация — 28,2 млрд руб.

Utair в 2015 году получила два синдицированных кредита от 11 банков — Сбербанк, «Траста», банка «Россия», Московского кредитного банка, Юникредит-банка, МТС-банка, Связь-банка и др. Согласно отчетности за второй квартал, Utair должна синдикату почти 15,4 млрд руб. по семилетнему кредиту (с погашением 19 ноября 2022 года) и 23,7 млрд руб.— по 12-летнему кредиту со ставкой 0,01% (с погашением 19 ноября 2027 года). Кроме того, компания должна Сбербанку 17,39 млрд руб. по еще одному семилетнему кредиту с погашением 23 декабря 2022 года. Авиакомпания дважды — в декабре 2018-го и в июне 2019 года — допускала дефолт, не выплатив проценты. По 12-летнему кредиту компания платит. Некоторые банки подали иски о взыскании задолженности, а банк «Русь» — о банкротстве.

В «Трасте», крупнейшем кредиторе Utair в рамках синдиката, «Ъ» заявили, что получили от авиакомпании план оздоровления, но не могут согласиться с его основной идеей — списать большую часть долга.

«У «Траста» есть реалистичный план реструктуризации, который мы обсуждали со всеми кредиторами, авиакомпанией и ее акционерами, но пока не получили положительного ответа»,— добавили там. В ВЭБ.РФ, который получил долги Utair от Связь-банка, сказали «Ъ», что рассматривают план оздоровления компании.

Utair, согласно опубликованной 12 ноября отчетности по РСБУ, получила прибыль за девять месяцев 1 млрд руб. против убытка в 1,9 млрд руб. годом ранее. Гендиректор перевозчика Андрей Мартиросов, впрочем, отметил, что «компания негативно оценивает перспективы развития отрасли из-за низких темпов роста ВВП, сохраняющихся валютных и топливных рисков».

Директор консалтинговой фирмы Friendly Avia Support Александр Ланецкий говорит, что самые проблемные периоды для авиакомпаний, на которые приходится около 70% банкротств,— сентябрь и январь: перевозки в это время наиболее активны, текущие затраты высоки, при этом билеты продавались заранее. Тот факт, что Utair показала прибыль за период, куда вошли и высокодоходные три летних месяца, и низкодоходные январь, февраль и сентябрь, дает шанс на сохранение такой тенденции по итогам года, полагает он. Господин Ланецкий отмечает: слухи о банкротстве Utair среди пассажиров начали активно распространяться только буквально в последний месяц, это повышает их нервозность и может ударить по доходам компании. Российский рынок готов к остановке Utair, считает он: не будет ни одного города, с которым надолго прервется авиасообщение.

Впрочем, главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает, что выигравших от закрытия Utair не будет: «Это не санация рынка, как в случае с «Трансаэро», когда отрасль избавилась от неэффективного игрока. Utair работает на специфических рынках и занимается перевозками из труднодоступных регионов, решая и социальный вопрос». Он называет позитивным сигналом тот факт, что один из крупнейших кредиторов верит в компанию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4156264>

ТАСС; 2019.11.12; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛОЩАДОК ДЛЯ САНАВИАЦИИ В РЕГИОНАХ

Премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** призвал ускорить строительство площадок для санавиации в регионах. Об этом он заявил на совещании о ходе выполнения мероприятий, направленных на развитие сельских территорий и улучшение качества жизни жителей села, в рамках реализации **нацпроектов**.

«Надо ситуацию проанализировать, надо посмотреть, где можно ускорить строительство этих площадок, привязать их к медицинским учреждениям и, естественно, посмотреть на источники финансирования. Поручение такое тоже я дам», - сказал **Медведев**, комментируя вопросы функционирования санитарной авиации в регионах страны, в том числе и на удаленных сельских территориях.

<https://tass.ru/ekonomika/7107930>

ТАСС; 2019.11.12; ГОСДУМА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ РАЗРЕШИЛА СИЛОВИКАМ ПРЕСЕКАТЬ ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла во втором, основном чтении законопроект, который наделяет силовые ведомства полномочиями пресекать полеты беспилотников, находящихся в воздухе незаконно, в том числе сбивать их.

В частности, ФСБ, ФСО, МВД, СВР и Росгвардию предлагается наделить правом пресекать полеты дронов-нарушителей «в том числе посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления, воздействия на их пульта управления, а также повреждения или уничтожения таких судов», говорится в сопроводительных материалах.

Порядок принятия соответствующих решений, а также перечень должностных лиц, в компетенции которых они будут находиться, будут определяться руководителями указанных ведомств.

Угроза становится явной

«С развитием технологий число беспилотных летательных аппаратов стремительно растет, угрозы противоправного их использования становятся все более явными», - сказал во вторник журналистам один из авторов инициативы, председатель комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Василий Пискарев. «Все мы помним, к каким трагическим последствиям привело недавно столкновение пассажирского самолета с птицами, - продолжил он. - Нетрудно представить, что произойдет, если в самолет врежется беспилотный аппарат, управляемый неумелым оператором или злоумышленником».

Поэтому возникла необходимость предоставить правоохранительным органам все необходимые полномочия, чтобы пресекать незаконные полеты беспилотников, которые несут угрозу безопасности граждан, подчеркнул парламентарий.

Глава комитета объяснил, почему законопроект предусматривает несколько способов пресечения полета. «Первый - это подавление сигнала между оператором и летательным аппаратом, чтобы аппарат мог спокойно и без всяких повреждений быть приземлен, - сообщил он. - Это важно еще и потому, что он может быть использован в качестве вещдока». «Если нарушение состоялось - а это либо административное, либо, если нарушение связано с преступлением, уголовно наказуемое деяние - важно, чтобы он был сохранен», - добавил Пискарев.

«В случае невозможности иными способами пресечь полет беспилотника правоохранительные органы получают право повредить или уничтожить летательный аппарат», - подтвердил депутат.

В преддверии рассмотрения законопроекта во втором чтении в Госдуме прошел круглый стол с участием представителей правоохранительных органов. Как заявил тогда замглавы Росгвардии Олег Борукаев, незаконное использование дронов в настоящее время в России приобрело «лавинообразный характер», а их применение на массовых мероприятиях создает угрозу для безопасности. Он также указал на необходимость использовать оружие против беспилотников над охраняемыми объектами, так как технологии противодействия им стоят очень дорого.

Со своей стороны начальник управления ФСБ Василий Шелег подтвердил, что спецслужба полностью поддерживает доработанную ко второму чтению версию законопроекта, и поддержал идею **Минтранса** относительно введения запретных для беспилотников зон над местами массового скопления людей, включая митинги.

<https://tass.ru/politika/7104984>

ТАСС; 2019.11.12; ТОПИЛИН СООБЩИЛ, ЧТО ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП В БАРНАУЛЕ СОГЛАСОВАН С МИНТРАНСОМ

Проект реконструкции взлетно-посадочной полосы в Барнауле согласован в Министерстве транспорта РФ, что позволяет начать его реализацию. Об этом заявил во вторник глава Минтруда России Максим Топилин журналистам после рабочего совещания по вопросам подготовки проекта индивидуальной программы социально-экономического развития Алтайского края.

«Нам удалось согласовать с **Министерством транспорта** вопросы, связанные с началом реконструкции взлетно-посадочной полосы. Принципиально решить этот вопрос, чтобы он начал уже реализовываться», - сказал он. Глава Минтруда России определен куратором региона со стороны правительства России с целью подготовки комплекса мер по ускоренному развитию региона.

«Нам удалось согласовать вопросы, связанные с поддержкой сельского хозяйства и субсидированием уже в следующем году, ориентировочно до 200-300 млн рублей дополнительно по линии Минсельхоза России пойдет на поддержку производителей», - добавил министр.

<https://tass.ru/sibir-news/7103957>

ТАСС; 2019.11.12; УК «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» ВЫСТУПИТ КОНСУЛЬТАНТОМ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В ТОБОЛЬСКЕ

Управляющая компания «Аэропорты регионов» выступит консультантом при строительстве нового аэропорта в Тюменской области, сообщила во вторник пресс-служба аэропортового холдинга.

Реализация проекта ведется совместно компанией «Сибур» и властями Тюменской области. Стоимость проекта, по разным оценкам, составляет от 12 до 15 млрд рублей. Строительство аэропорта в 30 км от Тобольска началось в апреле 2019 года. Взлетно-посадочная полоса будет построена до конца текущего года, аэровокзал - в 2020 году. Ввод аэропорта в эксплуатацию запланирован в 2020 году.

«УК «Аэропорты регионов» выступит консультантом проекта строительства нового аэропорта в Тобольске и обеспечит подготовку к запуску взлетно-посадочной полосы. Задача, которая сегодня стоит перед УК «Аэропорты регионов», - предложить оптимальные проектные решения, реализовать их и организовать запуск работы аэропорта. Проект реализуется «Сибуром» - крупнейшей нефтехимической компанией России», - говорится в сообщении.

По словам генерального директора УК «Аэропорты регионов» Евгения Чудновского, которого цитирует пресс-служба, для компании этот формат участия в реализации проекта новый. «Уверен, что это позволит создать новый качественный аэропорт в запланированный срок», - приводятся его слова в сообщении.

Одновременно с этим генеральный директор «ЗапСибНефтехима» и «Сибур Тобольска» Игорь **Климов** высказал мнение, что при сохранении текущих тенденций перспективы развития пассажиропотока в Тобольске оптимистичны. «Туристический потенциал города еще не реализован в полной мере, чему во многом препятствуют логистические сложности. Не все путешественники готовы тратить три-четыре часа на дорогу из Тюмени. Увеличение турпотока даст толчок развитию малого бизнеса Тобольска, городской среды», - приводятся в сообщении его слова.

По данным пресс-службы УК «Аэропорты регионов», в данный момент на стройплощадке аэропорта в Тобольске заканчивается бетонирование взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона. В конце ноября начнется монтаж модульного командно-диспетчерского пункта, радиомаячной системы посадки, автоматического радиопеленгатора, отдельной приводной радиостанции. В проекте задействовано более 2 тыс. человек и 832 единицы техники.

<https://tass.ru/ural-news/7105432>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; ВЛАСТИ ХМАО ПРИВЛЕКУТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ СУРГУТА И НИЖНЕВАРТОВСКА

Правительство Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) намерено привлечь частные инвестиции в реконструкцию аэропортов Сургута и Нижневартовска, заявила губернатор региона Наталья Комарова на пресс-конференции во вторник.

По ее словам, в настоящее время разрабатывается проектная документация по реконструкции обоих аэропортов, и в зависимости от готовности проектов будет приниматься решение об очередности проведения работ в них.

«Мы пытаемся создать проектные решения, в которые привлечены внебюджетные источники финансирования», - сказала Комарова. При этом сумму необходимых инвестиций на реконструкцию обоих аэропортов глава ХМАО не уточнила.

Как ранее сообщали «Интерфаксу» в департаменте общественных и внешних связей ХМАО, правительство округа прорабатывает вопрос о выделении из регионального бюджета ориентировочно 2,6 млрд рублей на реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Нижневартовска.

Предполагается, что реконструкция ВПП аэропорта, нормативный срок эксплуатации которой достиг предела, может быть проведена в период с 2020 года по 2022 год.

В конце августа депутаты думы Нижневартовска обратились к губернатору ХМАО с предложением провести капитальный ремонт аэропорта, который не реконструировался более 20 лет, за счет средств окружного бюджета.

По данным аэропортов, пассажиропоток аэропорта Сургута в 2018 году составил 1,8 млн человек, Нижневартовска - 662 тыс. человек. Эти аэропорты являются крупнейшими в ХМАО по объему пассажиропотока.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.12; ЭКС-ГЕНДИРЕКТОР И ГЛАВБУХ ВИМ-АВИА ПРЕДСТАНУТ ПЕРЕД СУДОМ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ В ОСОБО КРУПНЫХ РАЗМЕРАХ - ГЕНПРОКУРАТУРА

- Генеральная прокуратура РФ утвердила обвинительное заключение по уголовному делу в отношении генерального директора ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева и главного бухгалтера этой организации Екатерины Пантелеевой, оно направлено в Мещанский суд Москвы, сообщил официальный представитель надзорного ведомства Александр Куренной.

Как сообщил Куренной в эфире официального видеосервиса Генпрокуратуры, Кочнев и Пантелеева обвиняются в «использовании лицом, которые выполняют управленческие функции в коммерческой организации, своих полномочий вопреки ее законным интересам; мошенничестве в сфере кредитования, которое совершено к тому же организованной группой в особо крупном размере, а также в незаконных валютных операциях».

«Расследованием установлено, что владелец авиакомпании Мурсекаев совместно с генеральным директором, финансовым директором и главным бухгалтером в период с 2015 по 2017 год закупали нефтепродукты и топливо для нужд «ВИМ-Авиа» по

завышенным ценам у подконтрольных соучастникам фирм и уклонялись от выполнения обязательств перед контрагентами», - рассказал Куренной.

Таким образом, по его словам, соучастники причинили авиакомпании ущерб на сумму 674,5 млн рублей, что привело организацию к банкротству.

Кроме того, добавил представитель Генпрокуратуры, в 2016 г. члены преступной группы похитили кредитные средства на сумму 1,6 млрд рублей, которые авиакомпания получила на приобретение двигателей для самолетов, и перевели их на счет в Люксембургском банке.

«Уголовное дело в отношении генерального директора «ВИМ-Авиа» и главного бухгалтера направлено в Мещанский районный суд г. Москвы для рассмотрения по существу», - добавил Куренной.

Он напомнил, что владелец авиакомпании Рашид Мурсекаев и ее финансовый директор скрылись от следствия и были заочно арестованы и объявлены в международный розыск.

Как сообщалось, «ВИМ-Авиа» прекратила деятельность в 2017 году из-за финансовых проблем. Арбитражный суд Татарстана в сентябре 2018 года признал перевозчика банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Genprokuratura-napravila-v-sud-delo-protiv-top-menedzherov-aviakompanii-VIM-avia-2019-11-12/>

[Вернуться в оглавление](#)