



Ежедневный мониторинг СМИ

18 НОЯБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.18; ПО ЛЕНИНСКИМ МОСТАМ; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ ДЛЯ ЯКУТСКА ОДОБРЕН ПРЕЗИДЕНТОМ	4
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.18; НАУЧНЫЙ ПОДЛЁТ: В РОССИИ НАЧНУТ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ ЛЁГКИХ ДРОНОВ; ТИПОВЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ТАКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДСТАВЯТ В РОСАВИАЦИЮ	6
ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; РОССИЯНАМ НЕ СТОИТ ЖДАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С ХУРГАДОЙ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХОМ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ - ИСТОЧНИК	7
РИА НОВОСТИ; 2019.11.16; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОГРАНИЧИТЬ РАЗМЕР ОПЛАТЫ ПОЕЗДКИ ПО КАРПУЛИНГУ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.11.18; ЭКС-ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ТАРАСЕНКО СТАЛ ОДНИМ ИЗ КАНДИДАТОВ НА ПОСТ ГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА - ИСТОЧНИК	8
ПРАЙМ; 2019.11.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗДЕЛИЛО ПОЛНОМОЧИЯ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА И ГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА	9
ТАСС; 2019.11.15; БЛИЖЕ К ЗЕМЛЕ: КАК РОССИЯ ЗАРАБОТАЕТ НА ЭКСПОРТНЫХ МАРШРУТАХ	10
ТАСС; 2019.11.15; СОБРАННЫЕ «ПЛАТОНОМ» СРЕДСТВА ПОЙДУТ НА РАСШИРЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС	12
ТАСС; 2019.11.15; РОСАВТОДОР СЧИТАЕТ ВЫГОДНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ТРАССЫ КРАСНОДАР - КРЫМСКИЙ МОСТ	12
РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; ВЛАСТИ ЧЕЧНИ ПРЕДЛАГАЮТ СТРОИТЬ ДОРОГУ В ОБХОД ГРОЗНОГО	13
ТАСС; 2019.11.15; НА ПОЕЗДА В КРЫМ ЗА НЕДЕЛЮ ПРОДАЛИ БОЛЕЕ 21 ТЫС. БИЛЕТОВ ПО ВСЕЙ РОССИИ	13
НОВОСТИ КАЛИНИНГРАДА; 2019.11.15; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ: ЗАНОВО СТРОИТЬ Ж/Д ПУТЬ В ЯНТАРНЫЙ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО	14
ИА БАЙКАЛ 24; 2019.11.15; СЕРГЕЙ ТЕН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ РЕШАТЬ ВОПРОСЫ В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ	14
ТАСС; 2019.11.15; РАЗМЕРЫ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ РЕГИОНОВ ДФО ОПРЕДЕЛЯТ ПОСЛЕ УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОГРАММЫ	15
ТАСС; 2019.11.15; ОТКРЫТИЕ ТЕРМИНАЛА С В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПЛАНИРОВАНО НА ЯНВАРЬ 2020 ГОДА	16
РОССИЯ 24; 2019.11.15; МОСКВА - КАЗАНЬ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АННЫ ЛАЗАРЕВОЙ	16
Ъ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; 2019.11.15; ЖИВОТНЫЕ ПРИБАВЯТ В ВЕСЕ; МОГУТ ЛИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ИЗМЕНИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА ПИТОМЦЕВ	16
РИА НОВОСТИ 2019.11.15; МИНТРАНС ПОЛУЧИЛ ОБРАЩЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ	17
RNS; 2019.11.15; МИНТРАНС ПОКА НЕ ПОЛУЧИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ	18

МОСКВА24; 2019.11.15; ДОПЛАТА ЗА ПУШКА. НАДО ЛИ ВВОДИТЬ ЕДИНЫЕ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ	18
ТАСС; 2019.11.15; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ВПЕРВЫЕ ПОЯВИТСЯ МЕЖДУ КУРГАНОМ И ХМАО	19
ТАСС; 2019.11.17; МУТКО СООБЩИЛ, ЧТО ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПРОЕКТУ ВЭБ ПРОЙДЕТ В НОЯБРЕ	20
ТАСС; 2019.11.15; ПОКАЗАТЕЛЬ ПО ПРОВОДКЕ 26 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПО СМП НА 2019 Г. ДОСТИГНУТ ДОСРОЧНО - РОСАТОМ	20
ТАСС; 2019.11.17; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ АВТОДОРОГИ В НИЖНИЙ НОВГОРОД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 57 КМ.....	21
ТАСС; 2019.11.15; ТАТАРСТАН ПОТРАТИТ БОЛЬШЕ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	21
РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; БОЛЕЕ 500 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ	22
ТАСС; 2019.11.15; ДОРОГУ В УДМУРТИИ ПЕРЕДЕЛАЮТ ПОСЛЕ НЕКАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА ПО ТРЕБОВАНИЮ ОБЩЕСТВЕННИКОВ.....	22
ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.11.17; ЯМАЛ СТАНОВИТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РЕГИОНОВ	23
РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ ГТЛК СУБСИДИИ НА ЗАКУПКУ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	24
ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; УФАС ПЕТЕРБУРГА СЧИТАЕТ, ЧТО ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ В ТЕКУЩИХ УСЛОВИЯХ НАРУШАЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О КОНКУРЕНЦИИ.....	25
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.18; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ОБВИНИЛИ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ БЛИЗОРУКОСТИ; НЕДОВОЛЬСТВО НЕКОРРЕКТНЫМИ ШТРАФАМИ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОППОЗИЦИЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ДЕПУТАТ	26
ГАЗЕТА.RU; ФАХРУТДИНОВ РАФАЭЛЬ; 2019.11.17; В ГОСДУМЕ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ДАННЫЕ ООН О СМЕРТНОСТИ В ДТП В РОССИИ	27
РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; В ФАР ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ДАННЫЕ ООН О ПРИЧИНАХ СМЕРТНОСТИ ПРИ ДТП В РОССИИ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; В ООН ОЗВУЧИЛИ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ ПРИ ДТП В РОССИИ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СТРОЯТ ВЕЛОДОРОЖКУ ОТ КУРШСКОЙ ДО БАЛТИЙСКОЙ КОСЫ.....	30
ТАСС; 2019.11.15; НЕВЕРОВ: ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ПОВЫСИТЬ СТОИМОСТЬ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ НЕ ИМЕЕТ ПЕРСПЕКТИВ	31
RNS; 2019.11.17; СОБЯНИН РАССКАЗАЛ О СОЗДАНИИ ТЕХНОПАРКА ДЛЯ РАЗРАБОТОК В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА.....	31
ТАСС; 2019.11.17; ВЛАСТИ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ УТВЕРДИЛИ ТИПЫ АБОНЕМЕНТОВ ДЛЯ ПРОЕЗДА В ЗОНЕ «ПРИГОРОД» МЦД.....	32
RNS; 2019.11.15; В РОССИИ НАЧАЛИ РАЗРАБОТКУ СЕРВИСА «УМНЫХ» АВТОБУСНЫХ ОСТАНОВОК	32
RNS; 2019.11.15; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ЗАПРЕТИТЬ ОСУЖДЕННЫМ ПО ТЯЖКИМ СТАТЬЯМ РАБОТАТЬ В ТАКСИ.....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; ПАССАЖИРЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО СМОГУТ ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД ЧЕРЕЗ ПРИЛОЖЕНИЕ MIR PAY	33
ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; ПРОЕКТ МОСКВЫ И ГАВАНЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ КАЧЕСТВЕННО ИЗМЕНИТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРАНЫ - МАТВИЕНКО.....	34

ПРАЙМ; 2019.11.15; РОССИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ИОРДАНИИ.....	34
ПРАЙМ; 2019.11.15; «ДЕЛО» ВНЕСЛА ЗАДАТОК ДЛЯ УЧАСТИЯ В АУКЦИОНЕ ПО ПРОДАЖЕ 50% «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» - ИСТОЧНИК	34
ПРАЙМ; 2019.11.15; СОЮЗ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ЗАМОРОЗКУ ИНДЕКСАЦИИ ГРУЗОТАРИФА РЖД НА 2020 Г	35
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.11.18; СУДОВОЕ ТОПЛИВО ПОШЛО СЕРНИСТЫМ ПУТЕМ; РОССИЯ ВЫНЕСЛА ИЗМЕНЕНИЕ ТЕХРЕГЛАМЕНТА НА УРОВЕНЬ ЕЭК	35
РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВЛЕНО	36
ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; ПОРТ ПОСЬЕТ ПЛАНИРУЕТ В 2021Г ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕЙТИ НА БЕСПЫЛЬНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; НАВИГАЦИЮ ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ ПРОДЛИЛИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ПРОХОДЧЕСКОГО ЩИТА МЕТРО.....	37
ТРУД; СЕРГЕЙ ИВАНОВ; 2019.11.17; ПЕРЕЛЕТ В ЦИФРОВУЮ ЭРУ; «АЭРОФЛОТ» ИНВЕСТИРУЕТ В БУДУЩЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО БИЗНЕСА	38
ТАСС; 2019.11.18; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ВВЕДЕТ 15 НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ В 2020 ГОДУ	40
РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; ОАК ХОЧЕТ ДОВЕСТИ ПРОИЗВОДСТВО МС-21 ДО 120 САМОЛЕТОВ В ГОД	40
ТАСС; 2019.11.15; НОВЫЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КУЗБАССА В 2020 ГОДУ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ПЯТЬ АВИАКОМПАНИЙ	41
ТАСС; 2019.11.15; С 2020 ГОДА ОТКРЫВАЕТСЯ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОЛГОГРАДОМ И АСТРАХАНИЕЮ	41
КОММЕРСАНТЬ; 2019.11.15; ПЕРМСКИЕ ТЕЛЕТРАПЫ В АЭРОПОРТУ НЕ БУДУТ СДАНЫ В СРОК	41
ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.18; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ХОЧЕТ ЗАЩИТИТЬ РЕГИОНЫ ОТ ВНЕЗАПНЫХ РАСХОДОВ; ДЛЯ ЭТОГО БУДЕТ ОТДЕЛЬНО ИЗУЧАТЬСЯ ВЛИЯНИЕ НОВЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ НА БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ	42

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2019.11.18; ПО ЛЕНИНСКИМ МОСТАМ; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ ДЛЯ ЯКУТСКА ОДОБРЕН ПРЕЗИДЕНТОМ

Как выяснил “Ъ”, проект автомобильного мостового перехода через Лену в районе Якутска получил поддержку президента. **Владимир Путин**, по данным источников “Ъ”, поручил правительству представить предложения, отметив, что «ситуация созрела до реализации». По текущей финансовой модели стоимость трехкилометрового моста с 11 км подходов оценивается в 83 млрд руб. с НДС, предусмотрен капитальный грант в 54 млрд руб. и участие частного инвестора. Легковые автомобили смогут ездить по мосту бесплатно, все остальные транспортные средства должны будут платить 1–4 тыс. руб. в зависимости от категории и года реализации проекта. По мнению аналитиков, не в пример мосту на Сахалин эта стройка нужна.

9 ноября **Владимир Путин** фактически утвердил проект строительства автодорожного моста через Лену в районе Якутска. Он наложил на письмо, в котором глава Якутии Айсен Николаев просит предусмотреть в бюджете средства на проект, резолюцию: «Ситуация созрела до реализации». Там же президент поручил правительству внести предложение, рассказал “Ъ” источник, знакомый с ходом оборота документа. В аппарате правительства комментариев не дали, представитель президента Дмитрий Песков оперативно не ответил на запрос “Ъ”.

В письме от 8 ноября господин Николаев сообщает, что власти республики провели переговоры «с потенциальными инвесторами о реализации проекта Ленского моста в районе Якутска на основе частной концессионной инициативы». Определена трассировка мостового перехода — 3,1 км моста и 10,9 км подходов. По предварительной финансовой модели стоимость строительства составит 63,7 млрд руб., из них лишь 9,5 млрд руб.— расходы инвестора. Основная часть суммы — капитальный грант на 54,2 млрд руб. (47,8 млрд руб.— федеральный бюджет, 6,4 млрд руб.— региональный). С НДС суммарная стоимость проекта — 82,9 млрд руб., расходы по уплате НДС ложатся на инвестора, чьи совокупные инвестиции, таким образом, составят 28,6 млрд руб.

Если грант будет выделен, строительство моста предполагается завершить в 2025 году. Как пишет господин Николаев, ввод моста обеспечит рост круглогодичной транспортной доступности населения с 20,9% в 2018 году до 70% в 2025-м, увеличит ВРП Якутии на 2,5–3%, снизит ежегодные затраты на северный завоз на 4,1 млрд руб. Глава региона просит изыскать в бюджете 2021–2024 годов средства на стройку.

Якутск — единственный из ста крупнейших городов России, не имеющий круглогодичного наземного транспортного сообщения с выходом на федеральную дорожную сеть. Зимой автотранспорт идет по зимнику, летом — на пароме, который ждут по два часа. Стабильное сообщение между Восточной и Западной Якутией отсутствует 152 дня в году.

Концепция моста через Лену существует с 1980-х годов, в 2013 году даже состоялся конкурс на его строительство, но соглашение так и не было заключено. Активную работу над проектом возобновили год назад, когда был подписан меморандум о сотрудничестве между правительством Якутии, АО ВИС и китайской CRCC. В группе ВИС “Ъ” сообщили, что проект до сих пор ей интересен.

В июне о мосте в ходе прямой линии упомянул **Владимир Путин**. В августе его внесли в проект нацпрограммы развития ДФО, в сентябре Айсен Николаев говорил, что основные федеральные ведомства дали положительное заключение на строительство. Тогда же мост

был включен в «лист ожидания» федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ).

«Мост через Лену — первый проект жизнеобеспечения, который будет реализован с привлечением частного капитала,— сообщил “Ъ” представитель вице-преьера Максима Акимова.— В этом его ключевая сложность: обеспечить баланс интересов жителей региона, создав надежную всегодичную транспортную связь, и интересов частного партнера. Вокруг финансовой модели проекта были многолетние дискуссии. На данный момент правительство Якутии при поддержке федеральных министерств и ведомств настолько качественно проработало проект, что он может быть включен в КПМИ. Мы рассмотрим этот вопрос на ближайшей правкомиссии по транспорту». В Минтрансе “Ъ” сообщили, что поддерживают проект, с регионом ведется работа по структурированию финансовой модели с потенциальными исполнителями.

По текущим расчетам, мост вантовой конструкции будет иметь две полосы движения. Прогнозная интенсивность движения в первые годы эксплуатации составит свыше 1,5 млн автомобилей, в том числе каждый пятый автомобиль — грузовой (около 20% трафика). К 2043 году поток превысит 2 млн машин, причем количество грузовиков практически удвоится. Грузовая база на 2025 год должна составить 5,8 млн тонн, среди предприятий, обеспечивающих загрузку,— Жатайская судовой верфь, «Сахатрансгаз», ЯТЭК и другие.

На данный момент предполагается, что проезд по мосту будет бесплатным для легковых автомобилей и платным для всех остальных категорий транспортных средств. Такой подход заложен в финансовую модель, рассказал “Ъ” источник, знакомый с ее содержанием. Плата варьируется в зависимости от категории транспортного средства и растет с годами: от примерно 0,95–1 тыс. руб. за транспортное средство II категории (LCV) в первый год эксплуатации до 4 тыс. руб. за транспортное средство IV категории (фуры) в 2043 году. Общие сборы за проезд до 2044 года ожидаются на уровне порядка 32 млрд руб. Другой источник “Ъ” уточняет, что на стадии эксплуатации не покрытые сборами расходы предполагается дополнительно субсидировать через механизм минимально гарантированной доходности на 42 млрд руб. Эксперт Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта Тарас Коваль полагает, что с учетом длительного отсутствия сообщения между берегами за проезд будут готовы платить. Для сравнения он приводит стоимость проезда через пролив Эресунн между Данией и Швецией, которая для легковой машины составляет €17–18 (1,2–1,3 тыс. руб.), минивэнов и грузовиков — €34–36 (2,4–2,5 тыс. руб.), но можно купить годовой абонемент за €34,40 (2,4 тыс. руб.) для любой категории.

В отличие от моста на Сахалин, экономическая целесообразность которого совершенно неочевидна, в данном случае есть явный социальный и прослеживается экономический эффект, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Это, наверное, последняя из застарелых проблем, которая требует инфраструктурного решения, и если бы не начали строить Крымский мост, мост через Лену был бы построен раньше,— полагает он.— Накопленный, в том числе за счет повышения НДС, бюджетный профицит должен активнее расходоваться на инфраструктурные проекты, однако они не должны быть надуманными». А у проекта моста через Лену есть явная логика и экономическая модель, и присутствие в проекте частного инвестора — дополнительное подтверждение его экономической эффективности, говорит господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4162858>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.18; НАУЧНЫЙ ПОДЛЁТ: В РОССИИ НАЧНУТ ГОТОВИТЬ ПИЛОТОВ ЛЁГКИХ ДРОНОВ; ТИПОВЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ТАКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДСТАВЯТ В РОСАВИАЦИЮ

В России появятся программы подготовки операторов малых дронов — весом до 30 кг, рассказали «Известиям» в ассоциации «Аэронет». Именно такие гражданские беспилотники используются сегодня для съемок, организации воздушных шоу и занятий авиамоделированием. До конца года образовательные программы будут переданы на согласование в Росавиацию. Сегодня тем, кто покупает небольшие дроны для личного пользования, свидетельство оператора не нужно. Но оно требуется, если беспилотник применяется в коммерческих целях. Пока участники рынка находятся на полуправильном положении, так как официально документы, подтверждающие квалификацию внешнего пилота, никто не выдает, отмечают эксперты.

Обобщают требования

Типовые образовательные программы для подготовки операторов беспилотных воздушных судов (БВС) массой до 30 кг планируется представить на согласование в Росавиацию до конца нынешнего года. Об этом «Известиям» рассказал генеральный директор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев.

Сегодня рынок гражданских беспилотников в нашей стране, по его словам, преимущественно представлен именно небольшими БВС. Их используют для съемки с воздуха, мониторинга строительных объектов и инфраструктуры. Подобные дроны также применяют при организации воздушных шоу, в авиамоделировании и других сферах.

Ранее ассоциация при участии Росавиации и нескольких других организаций разработала профессиональный стандарт «Специалист по летной и технической эксплуатации беспилотных авиасистем... до 30 кг». В 2018 году документ был утвержден приказом Минтруда.

Однако в стандарте сформулированы лишь общие требования к операторам дронов. При этом разделены функции механиков по ремонту и обязанности операторов. Так, внешний пилот должен уметь подготовить БВС к полету, управлять устройством, а также поддерживать взаимодействие с участниками воздушного движения и госкорпорацией ОрВД, которая контролирует организацию полетов. В его обязанности также входит проведение поисковых работ в случае аварии. Теперь на основании стандарта «Аэронет» совместно с Санкт-Петербургским университетом гражданской авиации разрабатывают программы обучения.

Они разбиты на четыре категории продолжительностью от восьми до 80 академических часов. Сложность обучения будет зависеть от массы беспилотника, целей его использования и условий эксплуатации.

— Минимальное количество часов предусмотрено для тех, кто планирует управлять дроном в пределах прямой видимости для развлекательных шоу. Если же беспилотник около 30 кг используют для выполнения задач за пределами визуальной видимости, нужен совсем другой объем знаний и навыков, — пояснил Глеб Бабинцев.

В Росавиации не стали комментировать «Известиям» вопрос о необходимости разработки типовых программ, а также может ли обучение по ним стать обязательным для владельцев легких БВС. В **Минтрансе** на момент публикации не ответили на запрос.

На полуправильном положении

Глеб Бабинцев напомнил, что для личного использования небольших дронов до 30 кг, согласно действующему законодательству, не требуется свидетельство внешнего пилота. Однако для того, чтобы осуществлять коммерческие работы (например, аэросъемку), необходимо получать сертификат эксплуатанта воздушного судна. Для этого нужно подтвердить квалификацию оператора, то есть нужен легитимный документ об обучении. Но по факту его никто выдать не может, потому что официальных образовательных

программ нет. Их утверждение на уровне Росавиации позволит легитимно готовить специалистов для обслуживания БВС и выдавать документы, которые признаются в качестве основания для разрешения авиаработ.

— Сейчас, несмотря на наличие профстандарта, никакой силы документы об окончании разнообразных курсов не имеют, — подчеркнул Глеб Бабинцев.

Однако и после появления программ в учебных заведениях массовым спросом они пользоваться не будут, полагает владелец квадрокоптера, лидер движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Проблема, по его словам, заключается в том, что для официального применения дрона нужно пройти сложную процедуру согласования каждого полета с авиавластями. Поэтому почти все полеты, в том числе с целью съемки с воздуха, по словам Петра Шкуматова, осуществляются сейчас нелегально.

— Например, так снимают строящиеся коттеджные поселки в Подмосковье. Застройщики нанимают частного, который за небольшие деньги делает облет объекта без каких-либо согласований с авиавластями. Если его заметила полиция (что бывает редко), он просто бросает дрон и уезжает, — пояснил он «Известиям».

По словам гендиректора компании Skyeer Александра Рыжова, законодательные «правила игры» отрасль БВС ждет с 2015 года — именно тогда она стала бурно развиваться в России.

— Проблема в том, что в стране до сих пор нет четких требований к компаниям, использующим малые беспилотные системы, — сказал он «Известиям». — Например, в США сегодня можно понятно и быстро получить разрешение на работу с беспилотником, согласовать зону полетов с диспетчером за пару часов, через приложение в смартфоне оформить страховку на БВС. В России подавляющее число компаний находится на полуправильном положении, и только потому, что авиавласти уже пять лет не могут разработать приемлемые, понятные для рынка правила игры.

Постепенно ситуация меняется. Как ранее писали «Известия», скоро владельцам легких беспилотников не нужно будет получать у авиавластей (территориальных подразделений ОрВД) разрешение для запуска дронов на высоту до 150 м. Однако послабления готовятся на фоне ужесточения других правил использования беспилотников. 27 сентября вступили в силу поправки в законодательство, согласно которым все БВС весом от 250 г до 30 кг должны ставиться на учет в Росавиации.

<https://iz.ru/935691/aleksandr-volobuev/nauchnyi-podlet-v-rossii-nachnut-gotovit-pilotov-legkikh-dronov>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; РОССИЯНАМ НЕ СТОИТ ЖДАТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С ХУРГАДОЙ И ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХОМ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ - ИСТОЧНИК

Возобновление авиасообщения между РФ и курортами Шарм-эль-Шейха и Хургады откладывается, египетские аэропорты все еще не отвечают российским стандартам безопасности, сообщил в воскресенье «Интерфаксу» информированный источник.

«Возобновление прямого авиасообщения с египетскими курортами в преддверии сезона новогодних туров вновь откладывается. Говорить о возвращении российских чартеров в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха до конца года не приходится. Вопрос будет вновь обсуждаться лишь в 2020 году», - сказал собеседник агентства.

По его словам, аэропорты египетских курортов, несмотря на реконструкцию, все еще не отвечают российским стандартам безопасности.

«Египетская сторона проделала масштабную работу по переоснащению систем безопасности аэропортов Хургады и Шарм-эль-Шейха. Однако российские эксперты по авиабезопасности, посетив терминалы с инспекцией, отметили ряд недочетов, которые заставили усомниться в достаточности предпринятых мер. К тому же египетская сторона

лишь выборочно выполнила условия Москвы в части обеспечения антитеррористической безопасности россиян», - сказал источник.

Кроме того, российская сторона обеспокоена безопасностью туристических трансферов.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.16; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОГРАНИЧИТЬ РАЗМЕР ОПЛАТЫ ПОЕЗДКИ ПО КАРПУЛИНГУ

Минтранс РФ разработал законопроект, регулирующий деятельность карпулинговых сервисов (BlaBlaCar и подобных), предлагает ограничить размер оплаты за поездку через них, следует из пояснительной записки к проекту.

Ведомство обосновывает необходимость регулирования тем, что сейчас правоотношения при осуществлении карпулинга не урегулированы, вследствие чего агрегаторы карпулинга зачастую используются недобросовестными физлицами для организации коммерческих перевозок пассажиров без соответствующей регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, без лицензии на осуществление перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, и иных разрешительных документов.

«С учетом зарубежного опыта, законопроектом предлагается установить следующие требования к карпулингу: ограничить величину компенсации, которую получает водитель транспортного средства, используемого для карпулинга - размер такой компенсации не может превышать предельного размера, определенного в порядке, установленном правительством», - говорится в документе.

Также, **Минтранс** предлагает использовать для карпулинга автомобили, где не больше 8 пассажирских мест (категория М1), ограничить количество поездок, которые может осуществлять такая машина в сутки, перечислять и получать плату за поездки только по безналичному расчету, что позволит контролировать и минимизировать возможность превышения предельного размера платы.

Кроме этого, для обеспечения безопасности дорожного движения предлагается установить требования о наличии у водителя удостоверения соответствующей категории общего стажа не менее двух лет, прохождения машиной государственного техосмотра, наличии действующего договора ОСАГО, заключенного в отношении предлагаемого для карпулинга автомобиля, следует из проекта.

«Законопроектом устанавливается, что агрегатор карпулинга заключает соглашение об информационном взаимодействии с уполномоченным правительством федеральным органом исполнительной власти, предусматривающее обмен информацией в целях выполнения требований в отношении проверки водителей и транспортных средств», - отмечается в документе. Учитывая большой объем организационной работы, необходимой для реализации положений законопроекта, **Минтранс** считает возможным установить отлагательный срок его вступления в силу в виде одного года со дня опубликования.

<https://ria.ru/20191116/1561018991.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.18; ЭКС-ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ТАРАСЕНКО СТАЛ ОДНИМ ИЗ КАНДИДАТОВ НА ПОСТ ГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА - ИСТОЧНИК

Бывший врио губернатора Приморского края Андрей Тарасенко, который после ухода с этой должности стал заместителем руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, рассматривается в качестве основного кандидата на пост главы **Росморречфлота**, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

Также, по словам собеседника агентства, в шорт-листе претендентов на должность главы **Росморречфлота** фигурируют фамилии генерального директора «Российского речного регистра» Евгения Трунина и двух других замов руководителя ведомства - Захария Джиеова и Александра Пошивая.

Ранее в пятницу правительство утвердило разделение постов заместителя министра транспорта РФ и главы **Росморречфлота**. Как сообщил «Интерфаксу» источник в морской отрасли, **Юрий Цветков**, занимающий сейчас совмещенную должность, останется в статусе **замминистра**, в **Росморречфлоте** в ближайшее время будет назначен врио руководителя.

ПРАЙМ; 2019.11.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗДЕЛИЛО ПОЛНОМОЧИЯ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА И ГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА

Полномочия **замминистра** транспорта РФ и руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта разделены, следует из постановления, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Занимавший «двойную» должность **Юрий Цветков** останется замглавы **Минтранса**, сообщил РИА Новости источник в **Росморречфлоте**.

Согласно прежней редакции постановления, регламентирующего деятельность **Минтранса**, министерству было разрешено иметь восемь заместителей министра, в том числе одного первого, одного статс-секретаря — заместителя министра и одного заместителя министра — руководителя **Росморречфлота**.

Подписанный документ упраздняет последнюю должность. Одновременно в положении о **Росморречфлоте** информация о руководителе ведомства теперь формулируется так: «**Федеральное агентство морского и речного транспорта** возглавляет руководитель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности правительством Российской Федерации по представлению министра транспорта Российской Федерации».

По данным источника РИА Новости в **Росморречфлоте**, занимавший «двойную» должность **Юрий Цветков** сохранит пост **замминистра**, перестав возглавлять федеральное агентство. «Останется **замминистра**», — сказал собеседник агентства, отвечая на вопрос о будущей должности **Цветкова**. Он не уточнил, кто займет пост руководителя **Росморречфлота**.

Цветков, которому в этом году исполнилось 54 года, окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище по специальности «Судовождение на морских путях». Впоследствии прошел профессиональную переподготовку в РАНХиГС. Занимал различные должности в Счетной палате РФ, Объединенной судостроительной корпорации, «Совкомфлоте», «Новошипе». С 9 августа 2018 года стал **замминистра** транспорта – руководителем **Росморречфлота**.

СОВМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ

Полномочия **замминистра** транспорта РФ и главы **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** будут совмещены, следует из постановления, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Согласно прежней редакции постановления, регламентирующего деятельность **Минтранса**, министерству было разрешено иметь восемь заместителей министра, в том числе одного первого, одного статс-секретаря — **заместителя министра и одного заместителя министра** — руководителя **Росморречфлота**.

Подписанный документ упраздняет последнюю должность, заменяя ее на «заместителя министра — руководителя Федерального дорожного агентства».

Как пояснил РИА Новости источник, знакомый с ситуацией, изменения призваны скоординировать работу в рамках дорожного **нацпроекта**.

Андрей Костюк, который в этом году отметил 40-летний юбилей, окончил Военно-транспортный университет железнодорожных войск по специальности «Мосты и транспортные тоннели», а позднее Северо-Западную академию госслужбы по специальности «Государственное и муниципальное управление».

С 2002 по 2006 год работал в Дирекции транспортного строительства при Комитете по благоустройству и дорожному хозяйству администрации Санкт-Петербурга, с 2006 по

2012 год был сначала замом, а затем начальником «Федерального управления автомобильных дорог «Северо-Запад», после занимал пост замруководителя Росавтодора, а с сентября 2018 года возглавил это ведомство.

https://1prime.ru/state_regulation/20191115/830554775.html

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191115/1560974673.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7127537>

<https://tass.ru/ekonomika/7127707>

ТАСС; 2019.11.15; БЛИЖЕ К ЗЕМЛЕ: КАК РОССИЯ ЗАРАБОТАЕТ НА ЭКСПОРТНЫХ МАРШРУТАХ

Еще десятилетие назад логистические потоки из Европы в Азию и наоборот почти целиком шли по морю, в основном через Суэцкий канал. За несколько лет РЖД и ее партнерам по Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК, часть акций компании принадлежит железным дорогам Белоруссии и Казахстана), а также другим российским операторам удалось переманить часть контейнерных грузов на железную дорогу. Предоставление услуг и ж/д инфраструктуры приносит прибыль в российский бюджет: эти доходы входят в категорию «Экспорт услуг», часть **национального проекта «Международная кооперация и экспорт»**.

Теперь Российскому экспортному центру (входит в группу ВЭБ.РФ), таможене и операторам предстоит, используя сформировавшиеся транзитные маршруты, наращивать экспорт товаров в Азию и Европу, рассказали участники сессии «Логистика международной торговли» в рамках форума «Сделано в России». Тормозить процесс могут преобладающий пока бумажный документооборот, отсутствие удобных сервисов и таможенные ограничения, считают эксперты.

Транзит как категория экспорта

Почти все транзитные грузы проходят по территории России через железную дорогу, рассказал порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает агентство ТАСС, генеральный директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Суммарный оборот торговли между странами ЕС и Китаем по итогам 2018 г вырос на 6% по сравнению с 2017 годом и составил 607,5 млрд евро. Для России эта торговля – основной источник транзита, мы забрали на себя 4% от этого объема, а стремимся довести эту долю до 10%, говорится в подготовленном Infranews исследовании контейнерного рынка России за 2018 год, которое имеется в распоряжении портала.

Доминирующее положение на рынке транзитных контейнерных перевозок занимает оператор ОТЛК, но вместе с ним работают и другие российские компании, в частности, Fesco. Они принимают грузы на восточной или западной границе, «пересаживают» их в свой железнодорожный состав, и везут до противоположной границы. При этом отправляющая сторона заполняет таможенные транзитные документы и оплачивает тариф оператора, а также железнодорожный тариф.

По словам Безбородова, ФТС за последние годы значительно усовершенствовала процедуру оформления транзитных документов. Но пока вся документация оформляется вручную и на бумаге, отмечает генеральный директор исследовательского института «Международная торговля и интеграция» Владимир Саламатов. Таможня, заметил он, обещала уже со следующего года перевести всю документацию в электронно-цифровой вид, что должно оптимизировать оформление документов.

При этом, говорит эксперт Infranews, транзит приносит прибыль РЖД и операторам, позволяет создавать рабочие места и в итоге отражается в статистике как прибыль от экспорта транспортных услуг. А интерес к транзиту подкрепляется и тем, что этот вид перевозок облагается в РФ нулевым НДС.

В дальнейшем транзитные железнодорожные составы могут быть использованы для развития уже не экспорта услуг, а экспорта товаров. Для этого к составу нужно присоединять контейнеры с российскими грузами. Но этому препятствует ФТС, сетует генеральный директор Infranews: если состав обозначен как транзитный, добавить к нему внутренние вагоны нельзя. Эту мысль продолжает Саламатов: «Мы могли бы вставить свои контейнеры в существующий поток из Евросоюза в Китай. Но нет функционирующих транспортно-логистических центров, где мы могли бы это сделать, и Евросоюз существенно загружает обратный поток контейнеров. Сегодня до 87% состава при обратном пути загружается», - рассказывает он.

«Как приложение по покупке авиабилетов»

Наравне с упрощением транзита власти пытаются модернизировать и систему поставки товаров за рубеж. Так, паспорт национального проекта по экспорту предусматривает строительство и ремонт **25 пунктов пропуска** через российскую границу. А экспортеры в будущем получат возможность оформлять заявку на транспортировку своих грузов онлайн: Российский экспортный центр запустит со следующего года транспортно-логистический калькулятор, напомнил Саламатов. «Девять российских транспортно-логистических компаний откликнулись на призыв РЭЦ, и в будущем году откроется сервис, когда вы обозначите точку отправки груза и точку получателя, и вам девять транспортно-логистических компаний предложат свои маршруты от отправителя до получателя. Одновременно будет использоваться и механизм ускоренного получения транспортной субсидии», - рассказал он.

Похожую систему тестирует один из крупнейших мировых игроков на рынке контейнерных перевозок, европейская компания Maersk. Прежде оператор работал только «на воде», эксплуатируя парк контейнеровозов. Со временем стало ясно, что все большее развитие получают мультимодальные перевозки, когда клиент отправляет товар «от двери до двери». Теперь Maersk оперирует и автомобильным, и железнодорожным, и морским транспортом, а также запустил приложение Maersk Spot, рассказал генеральный директор Восточного дивизиона группы Жолт Катона. Система работает так же, как агрегатор билетов на самолет, говорит он: выбираются стартовая и конечная точка маршрута, желаемые сроки доставки, количество «пересадок» груза, и система предлагает оптимальные параметры и фиксированный тариф. Такая методика позволит быстро находить оптимальные экспортные маршруты даже компаниям среднего и малого бизнеса, убеждены участники дискуссии.

Исполняющий обязанности директора департамента программ развития Минтранса Сергей Егоршев подтвердил, что один из приоритетов российских властей — это введение электронного документооборота на всех стадиях прохождения грузов, а также унификация товарно-транспортных документов. Россия старается договориться со странами ЕС о введении идентичных стандартов оформления товаросопроводительных документов, говорит он.

Сложности, по его словам, вызывает как раз переход к мультимодальным перевозкам, когда один груз перевозится с применением всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного и морского. Для этого требуется принятие закона о смешанных перевозках, отметил он. Некоторые частные компании уже начинают развивать это направление, предлагая свои мультимодальные услуги, и властям нужно подключиться к этому вопросу, обеспечив формирование единой транспортно-логистической среды. Но эксперт Infranews сомневается в необходимости экстренного перехода на мультимодальность. По его словам, сначала нужно довести до совершенства те механизмы, которые сейчас показывают результат, в частности, железнодорожный транзит. Помимо юридических сложностей, есть и инфраструктурные препятствия на пути мультимодальности, убежден эксперт.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/blize-k-zemle-kak-rossia-zarabotaet-na-eksportnyh-marsrutah>

ТАСС; 2019.11.15; СОБРАННЫЕ «ПЛАТОНОМ» СРЕДСТВА ПОЙДУТ НА РАСШИРЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

Средства, собранные госсистемой взимания платы с большегрузов «Платон», пойдут на увеличение полос и ремонт мостов на федеральных трассах, сообщили в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«С использованием средств, перечисленных в федеральный бюджет через государственную систему «Платон», увеличат количество полос и отремонтируют мосты на федеральных трассах. Сделано это будет с учетом пожеланий самих грузоперевозчиков относительно списка первоочередных объектов», - говорится в сообщении министерства.

Ранее средства, собранные «Платоном», шли на ремонт и реконструкцию региональных автодорог. В **Минтрансе** отметили, что за четыре года работы системы в федеральный дорожный фонд было перечислено более 90 млрд рублей. «На эти средства уже отремонтировано более 2,7 тыс. км самых проблемных дорог в 40 городах и субъектах и свыше 30 мостов в 19 регионах страны», - уточнили в министерстве.

По данным на 15 ноября, в системе «Платон» зарегистрировано более 500 тыс. грузоперевозчиков и 1 млн 250 тыс. транспортных средств.

<https://tass.ru/ekonomika/7130735>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20191115/830556998.html>

<https://ria.ru/20191115/1560995251.html>

<https://govoritmoskva.ru/news/216007>

<https://rg.ru/2019/11/15/za-4-goda-platon-prines-v-biudzheth-90-milliardov-rublej.html>

ТАСС; 2019.11.15; РОСАВТОДОР СЧИТАЕТ ВЫГОДНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ТРАССЫ КРАСНОДАР - КРЫМСКИЙ МОСТ

Строительство новой трассы от Краснодара к Крымскому мосту в обход населенных пунктов выгодней других вариантов. К такому выводу пришел научно-технический совет Федерального дорожного агентства (**Росавтодор**), сообщили ТАСС в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«Научно-техническим советом **Росавтодора** были рассмотрены варианты трассировки автомобильной дороги А-289, в результате чего был одобрен вариант строительства нового направления трассы», - сказали в министерстве.

Среди оцениваемых вариантов были трассировки трассы через существующие населенные пункты. Как отмечал ранее **директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков**, проложить трассу через населенные пункты может быть дороже, чем построить новую.

«Строительство нового направления в сравнении с реконструкцией существующей дороги экономически выгоднее, так как позволяет обойти 17 населенных пунктов, исключить изъятие большого количества земель промышленного и общественного-делового назначения, а также минимизировать объемы переустройства инженерных коммуникаций», - подчеркнули в **Минтрансе**.

Реконструкция автодороги А-289 из Краснодара, через Славянск-на-Кубани и Темрюк до пересечения с трассой А-290 Новороссийск - Керчь предусмотрена федеральным проектом «Коммуникации между центрами экономического роста», входящим в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Завершение работ по реконструкции трассы запланировано на 2022 год.

<https://tass.ru/ekonomika/7125359>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; ВЛАСТИ ЧЕЧНИ ПРЕДЛАГАЮТ СТРОИТЬ ДОРОГУ В ОБХОД ГРОЗНОГО

Минавтодор Чечни предлагает построить объездную дорогу с восточной стороны Грозного, которая позволит разгрузить городские трассы и соединить две федеральные магистрали «Кавказ» и «Астрахань-Махачкала», сообщила пресс-служба главы и правительства республики.

«Вопрос, который очень важен для разгрузки транспортного движения по столице республики — это необходимость строительства обхода Грозного. Она обусловлена бурным развитием городской инфраструктуры, дорожная сеть в черте города проходит по густонаселенным и практически примыкающим к дороге улицам», - цитирует пресс-служба главу республиканского Минавтодора Абубукара Тумхаджиева.

Он пояснил, что строительство восточного объезда чеченской столицы позволит обеспечить беспрепятственный доступ к грозненскому аэропорту, соединить между собой автомобильные дороги федерального значения Р-217 «Кавказ» и Р-215 «Астрахань-Кочубей-Кизляр-Махачкала».

Кроме того, по словам министра, «недостаточная пропускная способность в пределах города, с исторически сложившейся застройкой, создает значительные транспортно-эксплуатационные и экономические потери, связанные с задержками пассажиров и грузов, негативно влияет на безопасность дорожного движения, создает риски совершения дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями».

По мнению Тумхаджиева, строительство обходной дороги кардинально улучшит условия движения транспортного потока, экологическую обстановку в жилой зоне, а также снизит аварийность и повысит безопасность движения.

Протяженность трассы, по данным регионального правительства, составит около 17 километров, стоимость проекта, по предварительным данным, может превысить 11 миллиардов рублей. В пресс-службе пояснили, что это предложение было озвучено на совещании в Грозном с участием **министра транспорта России Евгения Дитриха**.

<https://realty.ria.ru/20191115/1560976516.html>

ТАСС; 2019.11.15; НА ПОЕЗДА В КРЫМ ЗА НЕДЕЛЮ ПРОДАЛИ БОЛЕЕ 21 ТЫС. БИЛЕТОВ ПО ВСЕЙ РОССИИ

Пассажиры по всей России приобрели более 21 тыс. билетов на первые поезда из Москвы и Санкт-Петербурга, которые проследуют по Крымскому мосту в Севастополь и Симферополь и обратно, за неделю с начала их продаж, сообщили ТАСС в пятницу в дирекции по обслуживанию пассажиров федерального госпредприятия «Крымская железная дорога» (КЖД).

Крымский мост: стройка тысячелетия, за которой вы не могли не следить Вспоминаем все: от первого замысла до первой поездки

Компания «Гранд сервис экспресс» 7 ноября сообщила, что первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа, а 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь, время в пути которого должно составить 33 часа. Первым по Крымскому мосту пройдет поезд из Санкт-Петербурга. Стоимость билетов - от 2966 рублей.

«По России - 21728, по Крыму 4533 билетов продано», - сказали в дирекции.

Продажа билетов на поезда в Крым началась 8 ноября в 08:00 мск. За первые сутки было продано более 5 тыс. билетов.

<https://tass.ru/ekonomika/7126063>

НОВОСТИ КАЛИНИНГРАДА; 2019.11.15; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ: ЗАНОВО СТРОИТЬ Ж/Д ПУТЬ В ЯНТАРНЫЙ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО

Власти России не рассматривают возможность восстановления железнодорожного сообщения Калининграда с Янтарным. Об этом говорится в письме **заместителя министра транспорта России Владимира Токарева**, которое опубликовал в своем «Фейсбуке» глава администрации городского округа Алексей Заливатский.

«По предварительной оценке, для организации движения поездов на участке Калининград-Янтарный потребуется более 1,5 млрд рублей. ВС учетом затрат на ремонт и восстановление искусственных сооружений — около 3 млрд рублей», — отметил **Токарев**. При этом ОАО «РЖД» проводила анализ, «учитывающий численность населения, потребность в транспортном обеспечении железнодорожным транспортом муниципального образования Янтарный городской округ, а также имеющиеся данные о туристическом потоке в указанный населенный пункт с учетом разных периодов года и короткой продолжительностью туристического сезона в Калининградской области». В итоге компания сделала «вывод об экономической нецелесообразности» строительства за свой счет, указывает чиновник. А в федеральный **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**, по словам **Владимира Токарева**, этот проект не входит.

<https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/23585173-zamministra-transporta-rf-zanovo-stroit-zh-d-put-v-yantarnyy-netselesoobrazno.html>

На ту же тему:

<https://www.kaliningrad.kp.ru/online/news/3673837/>

ИА БАЙКАЛ 24; 2019.11.15; СЕРГЕЙ ТЕН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ РЕШАТЬ ВОПРОСЫ В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Совещание по вопросам функционирования авиационной отрасли прошло 13 ноября на площадке Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству. К участию в совещании был приглашен **заместитель Министра транспорта Российской Федерации Александр Юрчик**. Об этом сообщили в пресс-службе партии «Единая Россия».

Участниками мероприятия стали представители ведущих авиакомпаний, аэропортов, руководители профильных образовательных и научных учреждений отрасли. Собравшиеся отметили ряд проблем в данной сфере, включая ценообразование, тарифную политику авиакомпаний, цены на авиационное топливо и ряд других аспектов.

Член Комитета по транспорту и строительству, член фракции «Единая Россия» Сергей Тен отметил, что вопрос развития авиационной отрасли носит острый социальный характер. В частности, это касается социальной ответственности перевозчиков.

– К примеру, этой весной Иркутск остался без авиационного сообщения с Москвой по бюджетным тарифам из-за ухода с маршрута авиакомпании «Победа». Мы с командой сразу обратили внимание на эту проблему и начали искать пути ее решения. Благодаря работе, проделанной нами на площадке Государственной Думы с **Минтрансом России, Росавиацией**, Правительством Иркутской области, АО «Международный аэропорт Иркутск» и непосредственно авиакомпанией в октябре 2019 года, ее полёты по маршруту Москва-Иркутск-Москва были возобновлены. При этом в ходе парламентского вмешательства в вопрос выяснилось, что заявленная причина ухода лоукостера на летний период из Иркутска и реальная мотивация оказались совершенно разными вещами, — подчеркнул Сергей Тен.

Еще одна важная тема – нормы провоза ручной клади в салоне самолетов. Буквально накануне **Ространснадзор** обязал авиакомпанию «Победа» изменить нарушающие права пассажиров правила перевозки ручной клади до 20 мая 2020 г. Не менее значимая тема – установление соразмерной ответственности авиаперевозчиков за задержки при перевозках. Сергей Тен отмечает, что в Комитете по транспорту и строительству

парламентариями подготовлен ко второму чтению федеральный закон о поправках в Воздушный кодекс в части повышения ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза. Депутат от Иркутской области подчеркивает, что сейчас перевозчик по общему правилу уплачивает штраф 25 рублей за час просрочки доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения, но не более 50% провозной платы. Такие санкции не обеспечивают в настоящее строгое соблюдение перевозчиками установленного расписания авиарейсов. Инициатива предполагает введение в подобных случаях штрафа в размере 3% от размера провозной платы. В Воздушном кодексе предполагается также закрепление положения о том, что пассажир вправе также потребовать от перевозчика возмещения ему убытков, причиненных в связи с просрочкой доставки его или багажа в полном объеме сверх предусмотренного законом штрафа.

– Нерешенных вопросов в авиационной отрасли гораздо больше: это и развитие региональной авиации, что особенно актуально для Иркутской области и в целом для Сибири и Дальнего Востока, развитие авиационной промышленности, запуск в серийное производство новых авиалайнеров. Отдельный вопрос – подготовка летного состава и особенно имеющийся в стране дефицит командиров воздушных судов. Это вопрос не только авиационной, но и в целом национальной безопасности, – заключил Сергей Тен.

<https://baikal24.ru/text/15-11-2019/048/>

На ту же тему:

<http://www.38rus.com/more/70831/>

ТАСС; 2019.11.15; РАЗМЕРЫ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ РЕГИОНОВ ДФО ОПРЕДЕЛЯТ ПОСЛЕ УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОГРАММЫ

Программа субсидирования местных перевозок находится в стадии разработки, средства могут выделить регионам Дальнего Востока после ее утверждения. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе Минвостокразвития.

Ранее власти Магаданской области обратились в Минвостокразвития России с просьбой о финансировании до 2025 года субсидируемых авиaperезвозок на местных маршрутах в объеме 3 млрд 487 млн рублей. Развитие местных перевозок остается важным направлением работы для регионов Дальнего Востока, так как из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры воздушное сообщение является самым удобным, а часто и единственным способом добраться до отдаленных населенных пунктов.

«Минтранс и Минвостокразвития России совместно с субъектами дано поручение разработать программу субсидирования местных перевозок. В настоящее время она находится в стадии разработки», - ответил собеседник агентства на вопрос о возможности выделения средств региону.

Он пояснил, что сейчас регионы направили в министерство информацию о том, какова потребность в софинансировании местных перевозок, а также о том, какого эффекта поможет достичь реализация программы. В ведомстве уточнили, что объем средств для каждого региона будет определен при утверждении программы.

В июле в Магаданскую область приезжал вице-премьер **Максим Акимов**, который уделил особое внимание вопросам транспортной доступности в регионе и рекомендовал рассмотреть вопрос расширения авиационных маршрутов в области.

Согласно проекту правил субсидирования, программа позволит финансировать из федерального бюджета до 100% расходов регионов на местные авиaperезвозки. Сейчас федеральные средства выделяются только на субсидирование межрегиональных и магистральных рейсов. В проекте правил не определены регионы, которым могут предоставляться средства на местные перевозки. При этом такие рейсы особенно важны для Дальнего Востока и Крайнего Севера.

<https://tass.ru/ekonomika/7130645>

ТАСС; 2019.11.15; ОТКРЫТИЕ ТЕРМИНАЛА С В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПЛАНИРОВАНО НА ЯНВАРЬ 2020 ГОДА

Открытие терминала С в Шереметьево состоится в январе 2020 года, говорится в сообщении аэропорта. Росавиация уже выдала разрешение на ввод терминала в эксплуатацию.

«Международный аэропорт Шереметьево получил разрешение Федерального агентства воздушного транспорта на ввод в эксплуатацию реконструированного Терминала С (этап 1). Открытие терминала запланировано в январе 2020 года», - говорится в сообщении аэропорта.

Международный терминал С-1 будет входить в Северный терминальный комплекс аэропорта. Расчетная пропускная способность терминала площадью 127 375 кв. м составит 20 млн пассажиров в год. В терминале предусмотрена 84 стойки регистрации и 160 кабин для паспортного контроля. Также терминал соединен двумя крытыми пешеходными галереями с 5-уровневым паркингом на 2500 машиномест.

«В дизайне Терминала С органично сочетаются лучшие традиции русского искусства и современные технологии. Интерьер выполнен в эстетике русского конструктивизма, - уточняется в сообщении. - В настоящее время продолжаются пуско-наладочные работы, проверка и тестирование всех систем терминала. В работе задействованы основные подразделения АО «МАШ», дочерние компании, взаимодействующие организации и авиакомпания «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/7125983>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-vidala-razreshenie-na-rabotu-novogo-terminala-SHeremetev--2019-11-15/>

РОССИЯ 24; 2019.11.15; МОСКВА - КАЗАНЬ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ АННЫ ЛАЗАРЕВОЙ

1 ноября премьер-министр **Дмитрий Медведев** утвердил проект новой скоростной автотрассы Москва - Казань. Какие отрезки в приоритете, как новая дорога повлияет на экономику страны и сколько придется отдать за проезд?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/817497/cid/1/>

Ъ FM; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; 2019.11.15; ЖИВОТНЫЕ ПРИБАВЯТ В ВЕСЕ; МОГУТ ЛИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ИЗМЕНИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА ПИТОМЦЕВ

Из-за громкого случая с котом Виктором объединение пассажиров предложило ввести в России единые нормы перевозки животных в самолетах. Организация направила письмо в **Минтранс**. Сейчас каждая авиакомпания устанавливает собственные правила: вес животных, которых можно пронести в салон, с учетом переноски варьируется от 5 до 12 кг. Как раз из-за перевеса «Аэрофлот» не пустил кота Виктора в салон. Хозяин животного решил отправить на контрольное взвешивание подложного более стройного кота, которого потом вернул хозяевам, а Виктора пронес в самолет.

Пассажиры, которые не хотят сдавать своих питомцев на время полета в специальный отсек, могли бы просто доплатить за лишние килограммы, по принципу перевеса багажа — объяснил «Ъ FM» автор инициативы, руководитель Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов**: «Мы предлагаем установить минимальный показатель на уровне 8 кг и дать возможность пассажиру доплатить дополнительно за 1-2 кг, но не более 10 кг. Сейчас в России есть авиакомпании, разрешающие провозить в салоне самолета питомца весом 10-12 кг.

Тем не менее по сумме трех измерений у всех авиакомпаний в среднем есть ограничение — 115 см. Только три авиакомпании установили меньшие размеры. Мы предлагаем тем, у кого меньше, подтянуться до 115 см, при этом авиакомпания может устанавливать и

большие размеры. Все эти меры необходимо урегулировать, потому что у кого-то можно провозить только в жесткой переноске, у кого-то — в мягкой. То есть можно лететь с пересадкой, и в разных местах будут совершенно разные правила, в итоге пассажиру придется иметь, условно говоря, несколько сумок разного размера, чтобы перевезти домашнее животное в салоне самолета. Чтобы этого не было, и нужны единые правила».

Ограничения по размерам и весу нестандартного багажа связаны с требованиями безопасности. Контейнер с животным нельзя держать на коленях, в проходе или на соседнем пассажирском кресле. Переноска не должна мешать эвакуации в экстренных случаях.

Кроме того, авиакомпании рассчитывают свои лимиты исходя из особенностей своего авиапарка и из конкурентной ситуации на том или ином маршруте, пояснил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев: «Разницы между 8 или 10 кг, с точки зрения безопасности, конечно, не существует. Важный момент заключается в том, что клетку, контейнер или переноску можно перевозить в салоне самолета, только разместив под впереди стоящим креслом. И здесь выбирая ограничения по размерам, нужно учитывать то, какой парк самолетов использует конкретная авиакомпания.

Было бы нелогично предлагать перевозку крупногабаритных контейнеров, заранее понимая, что разместить их под впереди стоящим креслом невозможно.

Кроме того, стоит напомнить, что могут существовать специфичные правила, которые те или иные авиакомпании вводят, опираясь на собственный и зачастую негативный опыт. Например, авиакомпания может ограничить количество животных, перевозимых в салоне, что, в общем-то, неудивительно, если во время полета домашнее животное утроит перебранку: собаки начнут облаивать котов — это испортит полет всем пассажирам без исключения.

Есть исторически сложившиеся правила, которым с незначительными отклонениями в ту или иную сторону соответствуют все авиакомпании. Но когда, например, Международная ассоциация воздушного транспорта предложила авиакомпаниям сделать единый стандарт по ручной клади, авиакомпании заявили, что это все-таки прерогатива самих перевозчиков, потому что нормы провоза ручной клади могут быть конкурентным преимуществом авиакомпании».

В **Минтрансе** обращение пассажирского сообщества пока никак не прокомментировали. На запрос “Ъ FM” в Министерстве напомнили, что правила воздушных перевозок багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров утверждены федеральным законом еще в 2007 году.

Там не указаны конкретные размеры и вес негабаритного багажа, к которому приравниваются животные и птицы. Эти нормы устанавливают сами перевозчики.

<https://www.kommersant.ru/doc/4162020>

РИА НОВОСТИ 2019.11.15; МИНТРАНС ПОЛУЧИЛ ОБРАЩЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САМОЛЕТАХ

Минтранс РФ получил обращение Объединения пассажиров по вводу единых правил провоза домашних животных в самолетах, сообщили РИА Новости в **пресс-службе ведомства**.

Общероссийское объединение пассажиров (ООП) предложило **Минтрансу** ввести общие для всех авиакомпаний нормы перевозки домашних животных в самолетах, сообщила в пятницу газета «Известия» со ссылкой на копию письма ООП в адрес главы **Минтранса Евгения Дитриха**.

«Получили обращение», - сообщили в **пресс-службе**, не предоставив дополнительных комментариев.

Ранее пассажир «**Аэрофлота**» Михаил Галин написал в Facebook, что перевозчик потребовал сдать его питомца - кота Виктора - в багаж, так как его вес превышал

установленные нормы. Кота не пускали в салон даже за дополнительную плату. Тогда пассажир прибег к хитрости: при досмотре он показал другое животное и получил посадочный талон, по которому полетел Виктор.

«Аэрофлот» за это исключил Галина из программы лояльности. Мили, накопленные за время его участия в программе, будут аннулированы, а счет участника – закрыт, отметили в «Аэрофлоте». Эта история вызвала общественный резонанс.

Ранее стало известно, что депутат Госдумы Алексей Корниенко попросил **Минтранс** сделать правила перевозки животных в транспорте более гуманными, соответствующее обращение парламентарий направил главе ведомства **Евгению Дитриху**.

<https://ria.ru/20191115/1560962458.html>

RNS; 2019.11.15; МИНТРАНС ПОКА НЕ ПОЛУЧИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ

В **Минтранс России** пока не поступило предложение от депутата Госдумы Алексея Корниенко о введении более гуманных правил провоза животных в самолетах, сообщили RNS в **пресс-службе ведомства**.

«Пока не поступило», — сообщили в **ведомстве**.

Ранее «РИА Новости» сообщало, что депутат Госдумы Алексей Корниенко направил письмо **главе Минтранса Евгению Дитриху** с предложением обеспечить на законодательном уровне гарантии и возможности гуманной перевозки домашних животных в салоне самолёта.

При этом в **Минтранс** поступило предложение Общероссийского объединения пассажиров (ООП) ввести общие для всех авиакомпаний правила перевозки животных, сообщили RNS в ведомстве.

Об инициативе рассказала ранее газета «Известия». ООП предлагает установить нижнюю границу веса для провозимого в салоне питомца в 8 кг. Перевозчики смогут увеличивать ее, что будет для них дополнительным конкурентным преимуществом. Кроме того, в объединении предложили закрепить за владельцем возможность доплатить за перевес животного в 1-2 кг и провезти его в салоне.

<https://rns.online/transport/Mintrans-poka-ne-poluchil-predlozhenie-deputata-ob-izmenenii-pravil-aviaperevozok-zhivotnih-2019-11-15/>

МОСКВА24; 2019.11.15; ДОПЛАТА ЗА ПУШКА. НАДО ЛИ ВВОДИТЬ ЕДИНЫЕ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ

Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников прокомментировал Москве 24 инициативу общероссийского объединения пассажиров (ООП) ввести единые для всех авиакомпаний нормы перевозки домашних животных. По его словам, это вполне разумное предложение, но есть свои нюансы.

«Логика в этом есть. Если речь идет о весе перевозимого объекта, это влияет еще и на данные, которые помогают летчику рассчитывать взлет и посадку, потому что расположение груза в салоне транспортного средства, рассадка пассажиров и их средний вес учитываются при взлете и посадке», – сказал специалист.

Поэтому если мы доплачиваем за вес ручной клади, то в этом есть логика. Неважно, что представляют из себя эти килограммы, – это ваша сумка или животное.

Юрий Свешников

президент Московского транспортного союза

Свешников добавил, что каждая транспортная компания сама устанавливает нормы провоза багажа. И следует понимать, из каких соображений нужно доплачивать за лишний вес. «Либо это лишняя нагрузка на самолет, и самолет тратит больше топлива на перевоз количества людей с определенным грузом, либо это просто какая-то непонятная экономическая политика компании», – считает он.

Эксперт подчеркнул, что пока сложно сказать, нужно ли вводить это на федеральном уровне, ведь у каждой компании существуют свои требования к провозке животных.

У каждой компании свои нормы провоза багажа, поэтому возникает вопрос, нужно ли это делать на федеральном уровне? А как же тогда конкуренция – может, какая-то компания захочет на конкурентном рынке вырваться вперед и решить, что она будет бесплатно возить животных разного веса, и тогда к ней увеличится пассажиропоток. Поэтому стоит ли это выносить на федеральный уровень, это вопрос.

Юрий Свешников

президент Московского транспортного союза

Ранее стало известно, что общероссийское объединение пассажиров (ООП) предложило ввести единые для всех авиакомпаний нормы перевозки домашних животных, сообщил **глава Минтранса Евгений Дитрих**.

Как отмечает издание, ООП предлагает внести изменения в пункт 143 главы 11 Федеральных авиационных правил «Особенности перевозки некоторых категорий багажа» и разрешить провозить питомцев в переносном контейнере, габариты которого по сумме длины, ширины и высоты не должны превышать 115 сантиметров, а общий вес – 8 килограммов.

При этом, как отмечает газета, перевозчикам предлагается разрешить увеличивать эту норму, что может стать для них «дополнительным конкурентным преимуществом». Предлагается разрешить доплачивать за перевес, если он составляет не больше 2 килограммов.

Глава ООП Илья Зотов подчеркнул в письме, что правила перевозки животных, которые действуют сейчас, устанавливают только общие требования и предписывают иметь необходимые документы на животных, а также требования к переносному контейнеру, а его габариты и вес авиакомпании устанавливают сами.

Как отметил Зотов, единые нормы избавят пассажиров от необходимости изучать требования каждой авиакомпании отдельно. Он выразил мнение, что это предотвратит ситуации, подобные той, что произошла на одном из рейсов «Аэрофлота».

https://www.m24.ru/news/obshchestvo/15112019/97437?utm_source=CopyBuf

ТАСС; 2019.11.15; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ВПЕРВЫЕ ПОЯВИТСЯ МЕЖДУ КУРГАНОМ И ХМАО

Два новых рейса авиакомпании UTair сообщением до Кургана из Сургута и Ханты-Мансийска будут субсидированы из бюджета, перелеты будут организованы после 2 января следующего года. Данные рейсы включены в опубликованный на сайте Росавиации перечень субсидируемых региональных перелетов на 2020 год.

Ранее во время рабочего визита в Курган **руководитель Росавиации Александр Нерадько** заявил о необходимости увеличения числа направлений в аэропорту региона, в том числе для сохранения роста пассажиропотока и развития экономики субъекта. Пока там действует только один рейс Курган - Москва. При этом рост пассажиропотока в прошлом году составил 38%, а за 10 месяцев 2019 года прибавил еще 17%.

«Каждым из этих рейсов смогут летать по 70 человек. Самолет из Сургута будет летать два раза в неделю, а из Ханты-Мансийска - один раз. Перелеты будут осуществляться на самолетах типа ATR-72», - говорится в перечне.

Генеральный директор Фонда «Инвестиционное агентство Курганской области» Александр Бобров уточнил корреспонденту ТАСС, что этот шаг важен для повышения экономической привлекательности региона. «Курганская область сегодня активно развивается и становится более интересной для создания новых предприятий. Мы предлагаем бизнесу открывать производства на территориях опережающего развития или промышленных парков, и появление новых рейсов в северные регионы даст возможность

собственникам комфортно добраться в город Курган и проконтролировать рабочий процесс», - подчеркнул он.

Правительство РФ в 2020 году направит 8,35 млрд рублей на субсидирование 262 региональных авиамаршрутов, что позволит перевезти около 2,5 млн пассажиров.

Аэропорт Курган - один из старейших в России: первый пассажирский самолет приземлился здесь в 1923 году. Осенью 2017 года здесь был завершен первый этап реконструкции, на него было затрачено порядка 2 млн рублей.

<https://tass.ru/ural-news/7130601>

На ту же тему:

<https://www.kurgan.ru/news/society/21420-v-2020-godu-iz-kurgana-zapustyat-novye-aviarejsy/>

ТАСС; 2019.11.17; МУТКО СООБЩИЛ, ЧТО ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ПРОЕКТУ ВЭБ ПРОЙДЕТ В НОЯБРЕ

Первое заседание рабочей группы Минфина РФ, где будет рассматриваться проект **модернизации транспортной инфраструктуры**, в котором принимает участие ВЭБ.РФ, пройдет до конца ноября. Об этом сообщил в пятницу вице-премьер РФ Виталий Мутко, выступая на заседании оргкомитета по подготовке к 300-летию Перми, руководителем которого он является.

«Мы работаем над программой вместе с ВЭБ.РФ, рабочая группа создана в Министерстве финансов. Планируем взять около 20 городов для **комплексной модернизации транспортной инфраструктуры**. Ресурсы будут переданы ВЭБ.РФ, который как институт развития через лизинг одновременно может обновить трамвайный, автобусный парки. <...> К концу следующей недели мы проведем первое заседание, определимся концептуально, будем готовить предложения в Минфин по финансированию», - сказал Мутко.

ВЭБ.РФ в рамках работы по улучшению городской среды взял на рассмотрение проекты в области обновления городского транспорта на общую сумму более 300 млрд рублей. Работа над проектами ведется совместно с крупнейшими российскими производителями подвижного состава.

<https://tass.ru/ekonomika/7129715>

ТАСС; 2019.11.15; ПОКАЗАТЕЛЬ ПО ПРОВОДКЕ 26 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПО СМП НА 2019 Г. ДОСТИГНУТ ДОСРОЧНО - РОСАТОМ

Целевой показатель 2019 года федерального проекта «Северный морской путь» по проводке грузов в объеме 26 млн тонн по Севморпути достигнут досрочно. Об этом говорится в сообщении Росатома.

«По данным дирекции Северного морского пути (СМП) госкорпорации «Росатом», по состоянию на 15 ноября объем перевозок грузов в акватории СМП превысил 26 млн тонн. В соответствии с паспортом федерального проекта «Северный морской путь» этот показатель должен быть достигнут до конца 2019 года», - говорится в сообщении.

Объем перевозок грузов в акватории СМП за сопоставимый период 2018 года составил 15,9 млн тонн.

Росатом отмечает, что основной прирост грузопотока произошел за счет проекта «Ямал СПГ». Также произошло увеличение количества отгружаемой нефти с Арктического отгрузочного нефтяного терминала Новопортовского месторождения «Ворота Арктики».

Транзит по СМП увеличился более чем на 205 тыс. тонн или на 29,5% по сравнению с тем же периодом 2018 года.

Грузооборот по СМП в 2018 г. составил более 20 млн тонн.

Куратором федерального проекта «Северный морской путь» является Росатом. В 2018 году был принят федеральный закон, наделяющий госкорпорацию полномочиями в сфере развития и функционирования СМП. Управление Северным морским путем строится на

принципе «двух ключей» - за нормативное регулирование отвечает **Минтранс России**, а за коммерческие и хозяйственные функции - Росатом.

Цель проекта - развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 году.

ТАСС; 2019.11.17; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ АВТОДОРОГИ В НИЖНИЙ НОВГОРОД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 57 КМ

Ремонт автодороги «Иваново - Нижний Новгород», проходящей по территории Ивановской области на участке в 57 км, завершен. Об этом в пятницу сообщил губернатор региона Станислав Воскресенский на VI Всероссийском форуме легкой промышленности в Иванове.

В июле этого года губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский и глава Нижегородского региона Глеб Никитин подписали соглашение о сотрудничестве в области развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В частности, была достигнута договоренность о совместном ремонте автомобильной дороги Иваново - Нижний Новгород с тем, чтобы полностью привести трассу в нормативное состояние. Со стороны Ивановской области необходимо было отремонтировать 57 км, со стороны Нижегородской - 47 км.

«В этом году, буквально две недели назад, закончили свою часть дороги «Иваново - Нижний Новгород». Это важный экономический центр для нас. Нижегородцы весной закончат свою часть - будет современная качественная дорога до этого важного экономического центра», - сказал губернатор.

Как уточнили ТАСС в департаменте дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области, общая протяженность трассы «Иваново - Нижний Новгород» составляет около 95 км, 38 из которых - от Иванова до Палеха - регион отремонтировал в прошлом году. В этом году ремонтные работы велись на участке от Палеха до границы с Нижегородской областью. За два года на реализацию проекта было направлено 1,5 млрд рублей, большая часть средств была выделена из федерального бюджета.

<https://tass.ru/v-strane/7131435>

ТАСС; 2019.11.15; ТАТАРСТАН ПОТРАТИТ БОЛЬШЕ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Правительство Татарстана в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году планирует потратить 5,3 млрд руб., из которых 1,4 млрд руб. поступят из регионального бюджета. Об этом сообщается на сайте регионального **Минтранса**.

Уточняется, что всего отремонтируют 114 км региональных дорог.

В Казани в порядок приведут улицы Болотникова, Фрунзе, Тэцевская, улица Рихарда Зорге на участке от улицы Даурская до улицы Братьев Касимовых и другие – общей протяженностью 29,3 км.

В Нижнекамске в планах построить проспект Мира до пересечения с улицей Корабельная и отремонтировать проспект Шинников от улицы Баки Урманче до улицы Менделеева общей протяженностью 2,1 км.

В Набережных Челнах специалисты приведут в порядок улицу Машиностроительная от проспекта Хасана Туфана до проспекта Яшьлек, улицу Раскольниково от проспекта Дружбы Народов до проспекта Хасана Туфана, проспект Залесный общей протяженностью 8,6 км.

На ремонт дорог в Казани запланировано 2 млрд. рублей, в Набережных Челнах - 1,36 млрд. рублей, а нижнекамские дороги отремонтируют за 480 млн. рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tatarstan-potratit-bolse-5-mlrd-rublej-na-remont-dorog-v-2020-godu>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; БОЛЕЕ 500 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Более 500 километров дорог отремонтировали в Тюменской области в 2019 году в рамках реализации **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, на все работы были выделены около 6 миллиардов рублей, сообщил РИА Новости сотрудник пресс-службы губернатора.

Особенностью дорожного сезона в этом году стало включение в **нацпроект** всех областных дорог помимо дорог Тюменской агломерации. Масштабные ремонтные работы проводились в Нижнетавдинском районе. Там отремонтировали три участка трассы Тюмень – Нижняя Тавда, обновлено дорожное покрытие на участке с 40 по 42 километр и участке протяженностью один километр дороги Нижняя Тавда – Мияссы до границы со Свердловской областью. В Тюменском муниципальном районе отремонтировано 179 объектов протяженностью 94 километра. Бюджет ремонтных работ в Вагайском и Тобольском муниципальных районах был увеличен по решению главы региона.

«В этих территориях большая протяженность между населенными пунктами. И сегодня здесь один из самых невысоких процентов дорог в твердом исполнении. Есть запрос от жителей этих районов по улучшению дорожной сети. С началом реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на региональные дороги сделан основной акцент. В частности, при формировании бюджета на 2020 год для этих муниципалитетов будут предусмотрены средства на дорожное строительство выше, чем среднегодовое финансирование», – сообщил губернатор Тюменской области Александр Моор.

В Тюмени в 2019 году отремонтированы 26 объектов общей протяженностью более 36 километров. В частности, в рамках **нацпроекта** приведен в нормативное состояние первый тюменский стальной мост. Последний капитальный ремонт сооружения проводили в 1994–1995 годах.

<https://ria.ru/20191115/1560972218.html>

ТАСС; 2019.11.15; ДОРОГУ В УДМУРТИИ ПЕРЕДЕЛАЮТ ПОСЛЕ НЕКАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА ПО ТРЕБОВАНИЮ ОБЩЕСТВЕННИКОВ

Подрядчик устранит все недостатки дороги в Шарканском районе Удмуртии, на состояние которой осенью массово пожаловались в региональный исполком ОНФ жители деревни Вортчино, сообщил ТАСС в пятницу председатель правительства региона Ярослав Семенов.

Ранее в ОНФ рассказали, что активисты добиваются приведения в нормативное состояние участка от поворота дороги Шаркан - Як-Бодья до деревни Вортчино в Шарканском районе, который отремонтировали в 2018 году за 17 млн рублей. Общественники призвали Миндортранс республики обязать подрядчика привести дорогу в порядок в рамках гарантийных обязательств. По их словам, дорога входит в топ-10 на «Карте убитых дорог» республики, состояние дорожного полотна находится в стабильно плохом состоянии, по нему жители деревни ежедневно добираются в более крупные населенные пункты - село Шаркан или город Воткинск, автомобили и школьный автобус при этом на ней постоянно застревают.

«Сумма заплачена, работы приняты, и сейчас в рамках гарантийных обязательств уже неоднократно подрядчик приезжал и исправлял недостатки работы. В будущем году на основе технологического решения, которое пройдет обсуждение на совете с участием жителей, правительства и функционального заказчика, будет определен вид дорожной «одежды», правильно ли с самого начала была спроектирована эта дорога, были ли учтены все техусловия на ней, и подрядчик за свой счет исправит все недостатки в своей работе», - сказал Семенов.

Министр дорожного хозяйства и транспорта республики Алексей Горбачев уточнил, что работы планируется начать заблаговременно, чтобы не допустить бездорожья весной. Использовать намерены щебень крупной фракции, который позволит избежать в будущем проблемы с дорогой.

«Претензии начались у нас [к подрядчику] с августа, когда истек срок исполнения наших предписаний, предписания не были выполнены, тогда началась вся претензионная работа. С нашей стороны было составлено четыре акта, были выданы предписания подрядной организации об устранении, два раза организация устраняла наши замечания, после чего работы она прекратила. В связи с этим было сначала претензионное, а потом исковое обращение в суд о взыскании почти 3,5 млн рублей за неисполнение предписания в рамках заключенного контракта. Второе исковое заявление было подано в суд на сумму 11 млн на возмещение затрат, это те средства, которые мы требуем с данного подрядчика, чтобы восстановить дорогу», - сказал Горбачев, уточнив, что подрядчика просили исправить в том числе колеи от 10 до 15 сантиметров на некоторых участках и провалы также до 15 см.

В ОНФ ранее сообщали, что ремонтом грунтовой дороги в прошлом году занималась компания из Чайковского (Пермский край). По ней возят в вортчинскую школу детей из нескольких соседних населенных пунктов, длина дороги составляет более 5 км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-v-udmurtii-peredelaut-posle-nekacestvennogo-remonta-po-trebovaniu-obshestvennikov>

ВЕСТИ НЕДЕЛИ; 2019.11.17; ЯМАЛ СТАНОВИТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РЕГИОНОВ

Новая туристическая точка на карте России. В этом году Ямало-Ненецкий автономный округ посетили более 170 тысяч туристов. Рекорд! Зачем едут на Ямал туристы?

Л-42М – самолет-амфибия. Для посадки и взлета ему достаточно ровной площадки в два футбольных поля. Зимой гидроплан всюду способен приземлиться на снег. Летом его стихия — реки и озера.

На Ямале надеются, что машине найдется применение в туризме, который становится все более заметным сегментом экономики Крайнего Севера.

«Не рыбалка, а экспедиционный туризм с элементами рыбалки. В некоторые места нужно добираться более суток. Я бы сказал, это бонус нашего приключения. Но кому-то больше нравится приключение. Приехав на место, он поймал две рыбы и говорит: поехали обратно, мне нужно ехать, в болоте застрять и тому подобное», — отметил туроператор Андрей Савченко.

За минувший год в округе побывали более 170 тысяч туристов, в том числе из-за рубежа. Разработаны около 50 маршрутов, позволяющих пересечь Полярный круг, познакомиться с жизнью коренных народов Арктики, позабыть на время о цивилизации и, что называется, встряхнуться, как это произошло с нами, когда безотказный «Трэкол» внезапно увяз среди лесной дороги. И сидеть бы нам неизвестно сколько, если бы не случайно встреченный вездеход.

Создание дорожной инфраструктуры — одна из ключевых задач для округа в целом. Речь, прежде всего, о промышленном освоении региона: это и запуск дороги Надым — Салехард, и строительство моста через Обь, что свяжет столицу округа с общероссийской сетью дорог, и возведение моста через реку Пур — уникальный проект, позволяющий развивать Заполярье, в том числе и за счет частных инвестиций.

«Главная задача, стоящая перед нами в этом и в следующем десятилетии, — развитие Арктики. Это касается не только Ямала, но и всей нашей Арктической зоны, а она огромная — от Мурманска до Чукотки. Но Ямал — промышленный центр, и важнейшие проекты реализуются у нас на территории», — заявил Дмитрий Артюхов, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа.

Полтора часа от Нового Уренгоя над безлюдной тундрой. С погодой повезло, и мы — на приемо-сдаточном пункте Новопортовского месторождения. Желтая конструкция в воде — гордость «Газпром нефти», терминал «Ворота Арктики».

Ежедневно катера-амфибии доставляют персонал на борт ледоколов «Андрей Вилькицкий» и «Александр Санников». Обская губа — крупнейший залив Карского моря длиной 800 километров — прямой путь в Северный ледовитый океан. 255 дней в году вокруг терминала сплошной лед толщиной 2,5 метра. Плюс постоянные шторма. Работать в таких условиях способен не всякий танкер и не всякий ледокол. Тем не менее круглый год нефть отгружают и вывозят с Ямала морским путем. Это единственный в мире терминал, расположенный в пресных водах за Полярным кругом, способный работать в экстремальных климатических условиях, даже при минус 50.

Арктический научно-исследовательский стационар. Его сотрудники прогнозируют последствия изменения климата, проводят мониторинг популяций животных и птиц. За минувшие три года ученые подготовили десятки экспертных заключений для исполнительных органов государственной власти.

«Перед человечеством сегодня стоят задачи, которые не под силу решить ни одной стране в одиночку: ни Америке, ни Норвегии, ни России. Именно поэтому я горжусь, что Лабытнанги сегодня встает в один ряд с Рейкьявиком, с Осло, с Монреалем. Здесь проходят международные совещания, мы выигрываем международные гранты, участвуем в совместных экспедициях. И очень открыты друг другу», — подчеркнул Александр Соколов, научный сотрудник РАН.

«Русская Арктика, как и вся Арктика, изменится. Это бесспорно, от этого мы никуда не денемся. Но как и насколько быстро она изменится, пока непонятно. Это зависит от наших действий: сколько мы будем производить климатически активных газов, как будут пастись олени на Ямале. Есть множество возможностей влиять на этот процесс», — считает Оливе Гилг, президент группы исследователей арктической экологии.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3210785>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ ГТЛК СУБСИДИИ НА ЗАКУПКУ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Минтранс РФ предложил выделить Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 20 миллиардов рублей субсидий на закупку городского транспорта в период с 2020 по 2024 годы, следует из разработанного ведомством проекта постановления правительства РФ, имеющегося в распоряжении РИА Новости.

Минтранс направил свои предложения в Минфин и Минпромторг РФ, а также в Счетную палату. Согласно проекту правил предоставления субсидий, разработанных ведомством, госсредства предоставляются организации при условии приобретения и передачи по соглашению лизинга транспортных средств в размере суммы выпадающих доходов после предоставления скидки лизингополучателю по договорам, заключенным с 1 января 2020 года. Размер субсидии составляет 60% от цены приобретения организацией транспортных средств.

«Прогнозный объем приобретения пассажирского транспорта за 5 лет с использованием механизма субсидирования составит не менее 2,1 тысячи единиц. Общий объем инвестиций на реализацию мероприятия составит не менее 33,3 миллиарда рублей. Объем бюджетных ассигнований составляет 20 миллиардов рублей, ежегодно по 4 миллиарда рублей в период с 2020 по 2024 годы, предоставляемых ГТЛК в виде субсидии на возмещение потерь в доходах при предоставлении лизингополучателю скидки по договорам лизинга», - говорится в документе.

Уточняется, что речь идет о закупке автобусов, троллейбусов и трамваев. При этом в 2020 году ожидается передача 458 транспортных средств, в 2021 году - 438, в 2022 - 419, в 2023 - 401, в 2024 - 384.

Минтранс отмечает, что это позволит увеличить количество новых автобусов в регионах и снизить себестоимость производства наземного общественного пассажирского транспорта за счет консолидированного заказа, увеличить объемы финансирования за счет привлечения внебюджетных средств, обеспечить долгосрочную загрузку производственных мощностей российских машиностроителей.

<https://ria.ru/20191115/1560985416.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; УФАС ПЕТЕРБУРГА СЧИТАЕТ, ЧТО ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ В ТЕКУЩИХ УСЛОВИЯХ НАРУШАЕТ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О КОНКУРЕНЦИИ

Управление федеральной антимонопольной службы Санкт-Петербурга выдало предостережение председателю городского комитета по транспорту и курирующему вице-губернатору в связи с грядущей транспортной реформой, сообщается на сайте управления в пятницу.

«Антимонопольный орган предостерегает должностных лиц от совершения действий, которые могут противоречить Национальному плану развития конкуренции, а также могут привести к нарушению ст. 15 Закона о защите конкуренции», - говорится в сообщении.

В УФАС отмечают, что «планируемые изменения предполагают ликвидацию коммерческих маршрутных автобусных перевозок, что может привести к прекращению работы ряда организаций, занимающихся транспортным обслуживанием, что является ограничивающим конкуренцию действием и может привести фактически к установлению запрета на этот вид деятельности».

Как подчеркивают в управлении, планируемая транспортная реформа предполагает предъявление дополнительных требований к подвижному составу перевозчиков, но эти требования не будут распространяться на подвижной состав ГУП «Пассажиравтотранс», поскольку государственное предприятие не планирует участвовать в конкурсе, который, как следует из публикаций в СМИ, может быть объявлен до конца осени 2019 года.

Таким образом, заключают в управлении, Пассажиравтотрансу будет предоставлено преимущественное право обслуживать «свою» часть маршрутов без проведения конкурса, что является созданием преимущества одному хозяйствующему субъекту по отношению к другим хозяйствующим субъектам.

В сообщении отмечается, что условия торгов до сих пор неизвестны, тем не менее, автобусы ГУПу приобретаются за счет бюджетных средств, а коммерческие предприятия должны будут приобретать подвижной состав за свои средства, что может привести к созданию дискриминационных условий.

В УФАС также обеспокоены планируемым повышением роста цен на проезд.

«В соответствии с положениями Федерального закона о ГУПах, унитарные предприятия создаются для осуществления деятельности в целях решения социальных задач, в том числе для оказания услуг гражданам по минимальным ценам. Таким образом, планируемое повышение платы за проезд, в том числе и на маршрутах СПб ГУП «Пассажиравтотранс», не подпадает под законодательно установленные случаи», - говорится в сообщении управления.

Кроме того, в УФАС не согласны с планами фактически запретить наружную рекламу на общественном транспорте в Петербурге.

По мнению антимонопольного органа, размещение рекламы на транспорте может способствовать сдерживанию роста тарифов на перевозки за счет получения дополнительного дохода транспортными организациями, а планируемый запрет в совокупности с полным отказом от коммерческих перевозок и необходимостью приобретения негосударственными перевозчиками большого количества транспортных

средств для участия в конкурсе может привести к ещё большему подорожанию стоимости проезда в наземном транспорте.

Ранее сообщалось, что власти Петербурга с 15 июля 2020 года планируют перевести весь общественный транспорт города на работу по регулируемому тарифу.

Суть транспортной реформы заключается в том, что с частными компаниями, которые в настоящее время оперируют среди прочего маршрутками с буквами «К», будут заключаться госконтракты, перевозки будут субсидироваться бюджетом, а транспорт частных будет встроен в маршрутную сеть. При этом маршрутки в классическом понимании должны исчезнуть с городских дорог.

Баланс объемов городских перевозок между государственными и частными структурами - 38% на 62% соответственно - в рамках реформы менять не планируется.

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.18; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ОБВИНИЛИ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ БЛИЗОРУКОСТИ; НЕДОВОЛЬСТВО НЕКОРРЕКТНЫМИ ШТРАФАМИ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОППОЗИЦИЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ДЕПУТАТ

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков обратится в администрацию президента в связи с применением в Москве камер «Стрит Фалькон» для наказания нарушителей правила остановки. Из-за некорректной работы комплексов штрафы получают водители, остановившиеся вынужденно из-за ДТП или очереди на парковку. «Циничное ущемление публичных интересов будет использовано в повестке оппозиции»,— считает господин Лысаков. Обращение депутата уже поддержали таксисты. В мэрии Москвы настаивают на законности применения оборудования.

Камеры типа «Стрит Фалькон», внешне напоминающие уличные фонари, применяются в городе с 2018 года. Нередко они устанавливаются в местах, где запрещена остановка: машине достаточно припарковаться более чем на 10 секунд, чтобы автовладелец получил штраф на 3 тыс. руб. Напомним, ПДД запрещают остановку в запрещенных зонах вне зависимости от времени нарушения, при этом есть понятие «вынужденная остановка» (к примеру, при поломке машины), но детально оно не описано. Комплексы ставило ООО «ДатаЛайн», с которой ГКУ «Администратор московского парковочного пространства» (АМПП) заключил два контракта — в конце 2017 года на 282,9 млн руб. и в конце 2018 года на 376,5 млн руб. Сейчас в разных районах города используется 258 камер «Стрит Фалькон».

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков («Единая Россия») 18 ноября направит главе администрации президента Антону Вайно обращение в связи с применением этих камер («Ъ» ознакомился с текстом).

Депутат сравнивает комплексы с «капканами», поскольку они не способны распознавать движение авто с малой скоростью или определить реальную причину остановки транспорта.

Это приводит к тому, что штрафы получают водители, остановившиеся, к примеру, из-за аварии.

Вячеслав Лысаков также говорит о том, что зона действия комплексов не обозначена табличкой «Фотовидеофиксация», которые ставятся перед обычными дорожными камерами. «В сложной ситуации оказались лица, нуждающиеся в социальной поддержке государства,— инвалиды, пожилые люди и граждане, имеющие малолетних детей,— пишет депутат.— Они не могут добраться до нужного им учреждения в случае отсутствия вблизи станций метро.

Москвичи заявляют, что непродуманные решения департамента транспорта делают некомфортной городскую среду, а АПК «Стрит Фалькон» служит не безопасности, а целям наполнения бюджета и обогащения ООО «ДатаЛайн».

Господин Лысаков говорит, что ранее уже обращал внимание Генпрокуратуры на сложившуюся ситуацию, но получал из ведомства «лишь формальные отписки». «Непринятие мер способствует росту социального недовольства граждан,— резюмирует Вячеслав Лысаков в письме господину Вайно.— В настоящее время в Москве накапливается критическая масса протестных настроений против внедрения АПК «Стрит Фалькон». Прошу вас дать поручение о привлечении независимых экспертов для оценки аргументов, представленных в Генпрокуратуру. Вопрос тотальной коммерциализации организации дорожного движения давно перешел в политическую плоскость. Циничное ущемление публичных интересов обязательно будет использовано в повестке оппозиции всех видов».

«Комплексы полностью соответствуют законодательству и согласованы с МВД,— заявили ‘Б’ в пресс-службе департамента транспорта Москвы.— Постановления по данным с камер выписывают инспекторы, которые проверяют полученную информацию. Если штраф был выписан неправомерно, автомобилист может подать на обжалование, и постановление будет отменено. Все спорные моменты всегда трактуют в пользу автомобилистов. Количество отмененных постановлений по данным с камер составляет менее 1%». «Стрит Фальконы» устанавливаются в местах, где чаще всего нарушаются правила, отметили в ведомстве: сразу после установки комплексов количество нарушений значительно снижается. В ответ на претензию господина Лысакова об отсутствии предупреждающих табличек в департаменте отметили, что это необязательная к выполнению рекомендация ГОСТа. Об этом, кстати, в ответах депутату говорит и Генпрокуратура.

Глава координационного совета профсоюза «Таксист», член общественного совета при **Минтрансе** Андрей Попков поддержал обращение депутата: «Проблема с этими камерами до сих пор остро строит, таксисты из-за них не успевают высадить пассажиров и сразу попадают на штраф». Штрафы, выносимые с помощью «Стрит Фальконов», часто возникают из-за неправильной организации движения, отмечает юрист Общества защиты прав автомобилистов Равиль Ахметжанов: в результате оштрафован может быть, например, водитель, который стоит в пробке у края проезжей части. При этом эксперт признает, что в последнее время жалоб на подобные штрафы не так много: «Большого желания сопротивляться штрафам с камер у народа нет, тем более что есть 50-процентная скидка на оплату. Штраф за стоянку многие просто воспринимают как чуть более дорогой тариф за возможность припарковаться».

<https://www.kommersant.ru/doc/4162846>

ГАЗЕТА.RU; ФАХРУТДИНОВ РАФАЭЛЬ; 2019.11.17; В ГОСДУМЕ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА ДАННЫЕ ООН О СМЕРТНОСТИ В ДТП В РОССИИ

В Госдуме прокомментировали заявление эксперта ООН Жана Тодта о высокой смертности в ДТП в России. Первый зампред комитета по транспорту и строительству Виталий Ефимов заявил «Газете.Ру», что проблема гибели на дорогах в нашей стране - политическая. Он напомнил о **нацпроекте**, согласно которому к 2024 году смертность должна снизиться в 3,5 раза, заявил, что мы движемся в этом направлении, и призвал к ответственному отношению к ПДД российских водителей.

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов прокомментировал данные ООН по статистике ДТП в России, согласно которой главными причинами смертности на российских дорогах являются пьянство и незнание правил. Парламентарий признал проблему политической. «Оценки, конечно, обидные», - сказал депутат «Газете.Ру».

Ефимов напомнил, что в майских указах президент России **Владимир Путин** в качестве одной из задач назвал снижение числа смертельных происшествий на дорогах в 3,5 раза.

«Нам это в какой-то степени удалось, - указал Ефимов. - Десять лет назад мы 32 тысячи убивали на дорогах, а сейчас - только 18 тысяч».

При этом парламентарий отметил, что проблема не в недостатке образования водителей частных автомобилей и пешеходов - по его мнению, главная ответственность за снижение смертности в ДТП лежит на профессиональных шоферах. «Когда вы в Москве проехали три месяца, считайте, что вы высококвалифицированный человек, - сказал он. - Если взять статистику, то проблема не в тех, кто только вышел из школы - важно говорить о тех, кто везет пассажиров на автобусе, троллейбусах и такси, то есть отвечает за жизнь других».

Виталий Ефимов призвал водителей соблюдать правила дорожного движения.

«Мы ставим камеры, а водители протестуют, хотя должны не нарушать ПДД. Нужен комплексный подход: общество не хочет ездить по правилам, но все хотят быть в безопасности», - посетовал депутат.

Таким образом Виталий Ефимов ответил на оценки спецпосланника генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жана Тодта, который сообщил, что в России люди гибнут на дорогах из-за езды в нетрезвом виде и отсутствия знания правил дорожного движения у всех участников движения, в том числе - у пешеходов.

Заявление было сделано во Всемирный день памяти жертв ДТП, отмечающийся каждый год в третье воскресенье ноября. По данным Всемирной организации здравоохранения, каждый год во всем мире в авариях гибнут 1,35 млн человек. В России же в прошлом году случилось 168 тыс ДТП, в которых погибли более 18 тысяч человек. Таким образом, на долю России приходится примерно 1,3% смертельных исходов ДТП - при населении в 1,9% от мирового.

«У вас чрезвычайно много людей гибнет на дорогах или получают увечья. Россия всегда была активной и весьма заинтересованной в том, чтобы быть в числе лидеров в обеспечении дорожной безопасности», - приводит РИА «Новости» слова Тодта.

Он заявил о необходимости учить людей грамотности дорожного движения еще со школы.

«Вам нужно более тщательно обеспечивать правопорядок, меньше водить, находясь под воздействием алкоголя, не пользоваться телефоном за рулем.

Люди не пристегиваются во всех тех случаях, когда это следовало бы сделать», - пояснил представитель ООН.

Согласно **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, к 2024 году смертность в результате дорожно-транспортных происшествий должна снизиться в 3,5 раза.

По сравнению с 2017 годом ее уровень должен составлять не более четырех человек на 100 тыс. жителей. В январе-августе нынешнего года количество ДТП, а также погибших и раненых в них людей действительно снизилось.

«По регистрации совершенных ДТП снижение составило 3%, на 8,3% меньше погибло в ДТП и на 2,2% меньше ранено по территории страны», - рассказывал первый замглавы МВД России Александр Горовой.

Что касается пьяных за рулем, то до конца года должна решиться судьба еще одной важной инициативы - повышения возраста продажи крепкого алкоголя с 18 лет до 21 года. Подобные инициативы выдвигались неоднократно, различаясь только в деталях. Законодательное собрание Ленинградской области предлагало ограничить оборот спиртного крепче 18 градусов, а депутат Госдумы Шамсаил Саралиев выступал за передачу полномочий по повышению возраста регионам.

Дальше всех на этом пути продвинулся Минздрав. Весной ведомство разработало законопроект об увеличении возраста продажи алкоголя, он прошел публичные обсуждения, а в июле были проведены дополнительные публичные консультации. В частности, Минэкономразвития попросило заинтересованных лиц оценить потенциальные

риски от принятия законопроекта. Свои отзывы оставили отраслевые организации, производители алкоголя и ритейлеры.

К примеру, статистика по США, где возраст легальной продажи алкоголя варьируется от штата к штату с 18 до 21 года, показывает, что повышение возраста снижает уровень пьянства и смертности среди молодежи, а обратная мера приводит к росту случаев пьяного вождения и количества аварий.

Ранее стало известно, что МВД одобрило снижение допустимого порога превышения скорости до 10 км/ч - эта мера тоже должна сделать дороги более безопасными. Инициативу планируется обсудить в Госдуме в начале 2020 года. На данный момент порог нештрафуемого превышения скорости составляет 20 километров в час.

Кроме того, с 1 октября стало обязательным использование ремней безопасности при перевозке детей в автобусах. По словам заместителя председателя правительства **Максима Акимова**, ответственность за то, чтобы все дети были пристегнуты, возложена на сопровождающих их взрослых. Они также должны следить за тем, чтобы дети не вставали с мест во время движения автобуса.

<https://www.gazeta.ru/social/2019/11/17/12816866.shtml>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; В ФАР ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ДАННЫЕ ООН О ПРИЧИНАХ СМЕРТНОСТИ ПРИ ДТП В РОССИИ

Среди основных причин смертности при ДТП — недостаточная образованность самих пешеходов, заявил RT глава Федерации автовладельцев России (ФАР) Сергей Канаев, комментируя заявление спецпосланника генсека ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодта.

По словам Канаева, многие люди не знают, как правильно переходить дорогу. При этом эксперт не считает, что образование водителей напрямую влияет на рост смертности при ДТП.

Руководитель ФАР также отметил повышение уровня безопасности на российских магистралях.

«Эта тенденция прослеживается невооруженным глазом, даже не надо смотреть на статистику ГИБДД. Хотя и говорят, что статистика — вещь упрямая, специалисты знают, что статистика зависит от многих факторов, от того, как будут считать. <...> Динамика безопасности на дорогах в любом случае положительная. Не все так плохо», — заключил Канаев.

<https://ria.ru/20191117/1561036448.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; В ООН ОЗВУЧИЛИ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ ПРИ ДТП В РОССИИ

К высокой смертности на российских дорогах приводят изъяны в образовании водителей и пешеходов, езда за рулем в пьяном виде, использование водителями телефонов и недостатки в правовом преследовании нарушителей, заявил президент Международной автомобильной федерации (FIA), спецпосланник генсека ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт.

В воскресенье проходит Всемирный день памяти жертв ДТП. По информации ВОЗ, ежегодно в мире в ДТП гибнут 1,35 миллиона человек. По данным ГИБДД, только в 2018 году на дорогах России произошло более 168 тысяч аварий. В них погибли более 18 тысяч человек, еще почти 215 тысяч пострадали.

«У вас чрезвычайно много людей гибнет на дорогах или получают увечья», - сказал РИА Новости Тодт, добавив, однако, что Россия «всегда была активной и весьма заинтересованной в том, чтобы быть в числе лидеров в обеспечении дорожной безопасности».

Одной из основных причин высокой смертности на российских дорогах спецпосланник считает недостаточное образование. «Необходимо начинать уже в школе. Молодые люди легче впитывают эту информацию и могут передавать ее даже своим родителям», - указал Тодт.

«Вам нужно более тщательно обеспечивать правопорядок, меньше водить, находясь под воздействием алкоголя, не пользоваться телефоном за рулем», - подчеркнул он, указав также на нехватку освещения на дорогах за городом..

С пьянством за рулем спецпосланник предлагает бороться, прежде всего, при помощи образовательных мер. «Надо объяснять людям, какими могут быть последствия, начиная со школы», - сказал он.

Спецпосланник, говоря о недостатках российских законов в контексте обеспечения безопасности дорожного движения, отметил, что при посещении России замечает, что «люди не пристегиваются во всех тех случаях, когда это следовало бы сделать».

«Я вижу много превышений скорости, я в курсе случаев злоупотребления алкоголем за рулем, и даже пешеходы иногда представляют собой проблему», - добавил Тодт.

При этом спецпосланник подчеркнул, что является сторонником жестких мер против пьяных водителей. «Если вы хотите, чтобы люди осознали, что можно делать, а что нельзя, должны быть суровые последствия. Поэтому строгое преследование по закону необходимо», - сказал он, добавив, что вполне поддерживает практику лишения прав.

Он также призвал доработать законодательство в сфере дорожного движения.

По его мнению, России еще есть, что улучшить в вопросе обеспечения безопасности пешеходов, велосипедистов, владельцев самокатов. «Многое еще можно сделать в сфере пешеходных переходов, в том числе вблизи школ», - пояснил он.

Говоря о проблеме травматизма велосипедистов и водителей самокатов на дорогах, Тодт указал на необходимость правового регулирования этого вопроса. «Я призываю: когда вы едете на велосипеде или самокате, вы должны быть в шлеме. Любой участник дорожного движения должен придерживаться определенных правил», - сказал представитель ООН.

Говоря о мировых лидерах в области обеспечения безопасности дорожного движения, Тодт привел в пример в числе прочих европейские страны: Швецию, Данию, Норвегию, Швейцарию, Великобританию. «Если смотреть за пределами Европы, то это Япония, Корея, Австралия, Новая Зеландия, Канада. Эти государства показывают большой прогресс в дорожной безопасности», - отметил спецпосланник.

Тодт заметил, что если сравнивать положение дел в России с ситуацией в Африке, то у нее хорошие позиции, если же брать в качестве ориентира Швецию - то не очень.

В то же время он подчеркнул, что российское правительство - Минтранс, Минздрав, МВД - приложило большие усилия для решения проблемы безопасности дорожного движения.

«Но многое еще предстоит сделать», - добавил он.

Спецпосланник генсека ООН обратился ко всем участникам дорожного движения. «Будьте осторожными. В течение жизни мы живем в определенных сообществах. Если вы хотите, чтобы вас уважали, уважайте сами других. Вы должны помнить, что вы не одни. Вы должны вести себя, осознавая, что вы не одни на дороге, кем бы вы ни были – пешеходом, мотоциклистом, велосипедистом, - у вас должна быть ответственность», - сказал он.

<https://ria.ru/20191117/1561031495.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ СТРОЯТ ВЕЛОДОРОЖКУ ОТ КУРШСКОЙ ДО БАЛТИЙСКОЙ КОСЫ

- В Калининградской области началось строительство велодорожки «От косы до косы» в рамках программы приграничного сотрудничества «Россия-Польша 2014-2020», сообщила пресс-служба губернатора.

«В целом веломаршрут пройдет по территории Приморской рекреационной зоны вдоль Балтийского побережья от Куршской косы до Балтийской косы. В настоящее время начата реализация первой очереди объекта от Зеленоградска до поселка Приморье Светлогорского городского округа», - говорится в сообщении.

По информации зампреда правительства Калининградской области Александра Рольбинова, проектировщики предварительно изучили лучший опыт по строительству аналогичных объектов. Велодорожка станет частью международных маршрутов, поэтому требования к качеству очень высокие, сказал он.

Проект будет реализован в три этапа. В 2019 году на строительство выделено 32 млн рублей. В настоящее время работы ведутся в Зеленоградске. До конца года подрядчик возведет трассу вдоль улицы Московской до городского променада.

В рамках первого этапа, протяженность которого составляет 17,4 км, также предусмотрено строительство пяти площадок отдыха с необходимым инвентарем и объектами благоустройства (скамейки, беседки, парковочные места для велосипедистов, урны) и велопарковки в поселке Заостровье. Второй и третий этапы также предусматривают необходимую инфраструктуру отдыха для велосипедистов.

Строительство идет в рамках программы приграничного сотрудничества «Россия-Польша 2014-2020» по проекту SVCycle: Трансграничные веломаршруты для продвижения и устойчивого использования культурного наследия».

Веломаршрут пройдет по территории трех приморских муниципальных образований (Зеленоградский, Пионерский и Светлогорский городские округа), став частью трех международных веломаршрутов: Euroroute («R 1») - маршрут от Булонь-сюр-Мера (Франция) до Санкт-Петербурга (Россия), EuroVelo-10 - кольцевой маршрут вокруг Балтийского моря (Baltic Sea Cycle Route (Hansacircuit)) и EuroVelo-13 - маршрут от Черного до Баренцева моря (Iron Curtain Trail: Barents Sea - Black Sea).

Общая протяженность трассы составляет 33,9 км, ширина проезжей части - 2,6 м. Генеральный подрядчик - ЗАО «ДСП», цена контракта - 356,2 млн рублей. Срок завершения работ - июнь 2021 года.

О проекте велодорожки вдоль всего морского побережья Калининградской области впервые было заявлено в 2015 году. Он предполагал строительство 150 км пути, который соединит Куршскую и Балтийскую косы.

ТАСС; 2019.11.15; НЕВЕРОВ: ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЕПУТАТА ПОВЫСИТЬ СТОИМОСТЬ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ НЕ ИМЕЕТ ПЕРСПЕКТИВ

Предложение депутата фракции «Единая Россия» Александра Васильева о повышении стоимости шипованной автомобильной резины является его личной позицией и не имеет перспектив. Об этом заявил в пятницу журналистам руководитель фракции, вице-спикер Госдумы Сергей Неверов.

«Предложение, которое озвучил наш коллега Александр Васильев, о повышении стоимости шипованных колес - его личная позиция. Это не обсуждалось на фракции, никак не формализовано и не имеет каких-либо перспектив», - сказал парламентарий.

Ранее член думского комитета по транспорту и строительству Васильев в интервью Агентству городских новостей «Москва» предложил увеличить стоимость шипованных шин вместо скоростных ограничений на дорогах в зимний период.

<https://tass.ru/ekonomika/7130497>

RNS; 2019.11.17; СОБЯНИН РАССКАЗАЛ О СОЗДАНИИ ТЕХНОПАРКА ДЛЯ РАЗРАБОТОК В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

В Москве появится инженерный центр, в котором будут производить трамваи и разрабатывать инновационные технологии в сфере электротранспорта, сообщает пресс-служба мэра Москвы.

«Скоро в городе появится современный инженерный центр, где будут производить и обслуживать трамвайные вагоны, а также проводить инновационные разработки в сфере пассажирского электрического транспорта. Его откроют на базе Краснопресненского трамвайного депо», — говорится в сообщении.

Как пояснил Сергей Собянин в эфире телеканала «Россия 1», для совершенствования транспорта необходимы новые IT-решения.

«Самое главное ядро — это даже не колеса и не, скажем, сидения или еще что-то, а именно IT-решения, информационные технологии и различного рода электротехнические устройства. Это очень важная составляющая, базовая, и в автобусах, электробусах, и в поездах метро, и в трамваях», — цитирует пресс-служба мэра.

<https://rns.online/transport/Sobyanin-rasskazal-o-sozdanii-tehnoparka-dlya-razrabotok-v-sfere-transporta-2019-11-17/>

ТАСС; 2019.11.17; ВЛАСТИ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ УТВЕРДИЛИ ТИПЫ АБОНЕМЕНТОВ ДЛЯ ПРОЕЗДА В ЗОНЕ «ПРИГОРОД» МЦД

Типы и стоимость абонементов для проезда в зоне «Пригород» Московских центральных диаметров (МЦД) утвердили власти Москвы совместно с правительством Подмосковья. Об этом в воскресенье сообщила пресс-служба Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

«Правительство Москвы совместно с правительством Московской области утвердили типы и стоимость абонементов для проезда в зоне «Пригород» на Московских центральных диаметрах. Для оплаты проезда пассажиры смогут воспользоваться абонементом на сутки (285 рублей), трое суток (545 рублей), 30 дней (2570 рублей), 90 дней (6940 рублей) и 365 дней (24450 рублей). Эти абонементы необходимо будет записать на карту «Тройка» или «Тройка-Стрелка». При этом для выезда в «Дальнюю» зону, которая находится за пределами станций МЦД, необходимо будет приобретать существующий пригородный абонемент, либо оплачивать всю поездку «Кошельком» карты «Тройка», - говорится в сообщении.

С помощью абонементов, записанных на карту «Тройка» или «Тройка-Стрелка», пассажиры смогут ездить в пределах станций «Одинцово - Лобня», «Нахабино - Подольск» с бесплатной пересадкой на метро и МЦК, а также передвигаться на наземном транспорте в столице.

Уточняется, что использование абонементов МЦД будет выгоднее железнодорожных абонементов - экономия может составить более 30%.

<https://tass.ru/moskva/7137803>

RNS; 2019.11.15; В РОССИИ НАЧАЛИ РАЗРАБОТКУ СЕРВИСА «УМНЫХ» АВТОБУСНЫХ ОСТАНОВОК

В России началась разработка сервиса «умных» автобусных остановок, который будет автоматически вызывать автобус, если на остановке соберется более 5 человек, сообщил RNS официальный представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Первоначально сервис планируется опробовать на остановках Самарской, Волгоградской и Курской областей. Затем он будет введен в Московской, Тамбовской и Томской областях.

«Сервис умных автобусных остановок, который автоматически будет вызывать автобус, если на остановке соберется более 5 человек, может заработать в России в пилотном режиме в 2020 году... создание макета нового сервиса уже началось», — рассказал Федосеев.

«Разработка будет автоматически выводить автобус на маршрут в случае, если на ней соберется от 5 до 10 человек», — объяснил собеседник RNS.

Чтобы инициировать вызов автобуса, нужно будет нажать на специальную кнопку, установленную на остановке. Система автоматически проверит количество пассажиров с помощью с видеодетектора, уточнил представитель «Автонета».

По его словам, в функционале сервиса также может появиться услуга вызова автобуса на остановку для группы людей заранее.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-nachali-razrabotku-servisa-umnih-avtobusnih-ostanovok--2019-11-15/>

RNS; 2019.11.15; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ЗАПРЕТИТЬ ОСУЖДЕННЫМ ПО ТЯЖКИМ СТАТЬЯМ РАБОТАТЬ В ТАКСИ

Запрет осужденным по тяжким и особо тяжким статьям управлять городским пассажирским транспортом и такси вряд ли реализуем на практике, заявил изданию Nation News руководитель Федерации автовладельцев РФ Сергей Канаев.

«Мы имеем ситуацию, когда агрегаторы не хотят этим заниматься, МВД тоже не соглашается выдавать эти данные, остаются только мелкие фирмы, которые будет этим заниматься. Пока не понятно, в каком виде документ будет принят и нужно дождаться его утверждения, ведь тогда можно будет обсуждать более предметно», — сказал он.

Канаев пояснил, что в МВД подобные действия считают раскрытием персональных данных. Небольшие таксопарки в свою очередь проверяют наемных сотрудников, но «не досконально».

<https://rns.online/transport/Expert-otsenil-ideyu-zapretit-osuzhdennim-po-tyazhkim-statyam-rabotat-v-taksi--2019-11-15/>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.15; ПАССАЖИРЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО СМОГУТ ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД ЧЕРЕЗ ПРИЛОЖЕНИЕ MIR PAY

Пассажиры метрополитена в Москве теперь смогут оплатить проезд с помощью мобильного приложения Mir Pay, сообщается на сайте мэра столицы в пятницу.

Mir Pay был запущен в марте 2019 года, первыми к сервису подключились Россельхозбанк, банки РНКБ, «Центр-инвест», «СМП Банк», банк «Россия», Уральский банк реконструкции и развития, Московский кредитный банк и Промсвязьбанк. Позже к ним присоединились ещё шесть банков: Альфа-банк, Почта Банк, «Уралсиб», «Ак Барс», Алмазэргиэнбанк и Азиатско-Тихоокеанский банк.

«Пассажиры московского метро смогут оплачивать проезд через терминалы турникетов при помощи мобильного сервиса Mir Pay для смартфонов с функцией бесконтактных платежей. До конца года к нему подключат терминалы устройств на всех станциях подземки», - говорится в сообщении.

Чтобы расплатиться за поездку, нужно будет приложить смартфон с функцией NFC к терминалу на турникете.

«Наши специалисты уже начали тестировать программное обеспечение, которое поддерживает работу российского платежного приложения. К концу года ридеры на турникетах всех станций будут принимать оплату проезда с помощью гаджетов, на которых установлена одна из четырех мобильных систем — Google Pay, Samsung Pay, Apple Pay или Mir Pay. Пассажиры могут выбрать то приложение, которое им наиболее удобно», - цитирует сайт заммэра Москвы Максима Ликсутова.

Пресс-служба мэрии напоминает, что терминалы, принимающие бесконтактные платежи, обычно установлены на турникетах с разных сторон ряда, чтобы пассажирам было легче найти их. Они есть на всех станциях метро и МЦК. Стоимость проезда в метро и наземном общественном транспорте по банковской карте составляет 42 рубля.

<https://ria.ru/20191115/1560962005.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.17; ПРОЕКТ МОСКВЫ И ГАВАНЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ КАЧЕСТВЕННО ИЗМЕНИТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРАНЫ - МАТВИЕНКО

Совместный проект Москвы и Гаваны по реконструкции железных дорог Кубы повысит качество транспортной инфраструктуры этой страны, заявила спикер Совета Федерации РФ Валентина Матвиенко.

«Проект реконструкции кубинских железных дорог. Это очень большой крупный перспективный проект, который, конечно же, качественно изменит транспортную инфраструктуру на Кубе - будет заменён подвижной состав, будет увеличена скорость движения поездов», - сказала Матвиенко журналистам в Гаване после встречи с президентом Кубы Мигелем Диас-Канелем Бермудесом.

Она отметила, что встретила также с заместителем председателя Совета министров Кубы Рикардо Кабрисасом Руисом, с которым и обсуждала данный проект.

По словам Матвиенко, уже подписано необходимое межправительственное соглашение в области железных дорог, однако оно пока не ратифицировано на Кубе.

«Вице-премьер пообещал мне, что это соглашение уже внесено на ратификацию, что он проследит, чтобы как можно быстрее были выполнены внутригосударственные процедуры. Определена схема финансирования, идут активные переговоры между РЖД и железными дорогами Кубы. Все, что называется, на старте. Первый этап полностью обеспечен финансированием. И как только будут закончены все согласования, проект начнёт реализовываться», - отметила спикер Совета Федерации.

ПРАЙМ; 2019.11.15; РОССИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ИОРДАНИИ

Россия заинтересована в строительстве железных дорог на территории Иордании, говорится в тезисах министра сельского хозяйства РФ Дмитрия Патрушева к пленарному заседанию российско-иорданской межправительственной комиссии по развитию торгово-экономического и научно-технического сотрудничества, которое прошло 14 ноября в Иордании.

«Наша страна заинтересована в совместном создании национальной сети железных дорог на территории Иордании», - приводятся в сообщении слова Патрушева. Он отметил, что российские предприятия имеют значительный опыт как в сфере сооружения и управления железнодорожной инфраструктурой, так и в области производства техники.

В российскую делегацию, принявшую участие в работе межправкомиссии, вошли представители федеральных министерств и ведомств, а также дипломатического корпуса, деловых кругов и ведущих коммерческих организаций. В ходе межправкомиссии стороны обсудили двустороннее взаимодействие в сфере энергетики, гражданской авиации и железнодорожного транспорта, а также сельского хозяйства.

Зарубежные проекты в сфере строительства железных дорог реализует дочернее общество Российских железных дорог - «РЖД Интернешнл». Компания сотрудничает с Индией, Сербией, Словенией, Ираном и другими странами.

ПРАЙМ; 2019.11.15; «ДЕЛО» ВНЕСЛА ЗАДАТОК ДЛЯ УЧАСТИЯ В АУКЦИОНЕ ПО ПРОДАЖЕ 50% «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» - ИСТОЧНИК

Группа «Дело» внесла задаток для участия в аукционе по продаже 50% «Трансконтейнера», принадлежащих РЖД, в пятницу планирует подать заявку, сообщил РИА Новости источник, знакомый с ходом подачи заявок.

Организатором аукциона по продаже 50% плюс две акции «Трансконтейнера», принадлежащих РЖД, выступает «ВТБ Капитал». Заявки от претендентов принимались с 8 августа по 15 ноября текущего года включительно. Участником аукциона могла стать компания, соответствующая ряду требований. Претендент с подачей заявки также должен

был внести задаток в размере 3,616 миллиарда рублей. Решение о допуске участников к торгам конкурсная комиссия примет 25 ноября. Сами торги назначены на 27 ноября.

«Задаток вчера внесли», - сказал источник, уточнив, что заявка группы «Дело» на участие в аукционе будет подана сегодня.

ФАС ранее сообщала, что одобрила ходатайства о покупке 50% «Трансконтейнера» от компании «Енисей Капитал», аффилированной с основными акционерами Evraz - Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым и уже владеющей 24,5% оператора, группы «Дело» и российского железнодорожного оператора «Первая грузовая компания» (ПГК, принадлежит Fletcher Group Владимира Лисина).

Помимо РЖД и «Енисей Капитала», еще одним крупным акционером «Трансконтейнера» является ВТБ с пакетом 24,8%. СМИ писали, что ВТБ, купивший акции оператора у группы Fesco, будет лишь посредником и перепродает пакет «Трансконтейнера». Среди его покупателей назывались структуры Абрамовича и Абрамова.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7130563>

ПРАЙМ; 2019.11.15; СОЮЗ Ж/Д ОПЕРАТОРОВ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ЗАМОРОЗКУ ИНДЕКСАЦИИ ГРУЗОТАРИФА РЖД НА 2020 Г

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) не поддержал заморозку индексации грузового тарифа РЖД на 2020 год, сообщила организация.

Заседание президиума союза состоялось 14 ноября. Согласно сообщению организации, отдельно обсуждался вопрос индексации тарифов рейскуранта 1001 на 2020 год, вынесенный ЗАО «Евросиб СПб-ТС». Газета «Коммерсант» в четверг написала, что владелец и президент операторской компании «Евросиб СПб-Транспортные системы» Дмитрий Никитин предложил рассмотреть вопрос о возможной заморозке грузотарифов РЖД в 2020 году.

«По общему мнению членов президиума «заморозка» ежегодной индексации тарифов не может быть поддержана, так как такая индексация прямо предусмотрена долгосрочной программой развития ОАО «РЖД»; неприменение механизма индексации влечет за собой существенные риски», - говорится в сообщении союза.

Вместе с тем, добавляется в сообщении, в ходе обсуждения отмечено, что помимо индексации базового уровня тарифов, индексация также распространяется на существующие надбавки к тарифам, что снижает конкурентоспособность перевозок, особенно в структуре высокодоходных грузов.

«При проводимой в последние годы оптимизации расходов ОАО «РЖД» не происходит изменений в общем базисе тарифной системы (при том, что ряд расходов компания больше не несет или они существенно снижены). Членами президиума поручено проработать эти вопросы на соответствующих рабочих группах при президиуме союза», - отмечается в сообщении.

Индексация грузотарифа РЖД была утверждена ранее: с 2019 по 2025 год по принципу потребительская инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1 процентного пункта.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.11.18; СУДОВОЕ ТОПЛИВО ПОШЛО СЕРНИСТЫМ ПУТЕМ; РОССИЯ ВЫНЕСЛА ИЗМЕНЕНИЕ ТЕХРЕГЛАМЕНТА НА УРОВЕНЬ ЕЭК

Как стало известно «Ъ», совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) 18 ноября на уровне вице-премьеров должен рассмотреть вопрос о продлении до 2024 года возможности продажи топлива с содержанием серы более 0,5% на территории ЕАЭС. Согласно нынешним правилам, с 2020 года продавать такое топливо, которое используется прежде всего на судах, будет нельзя, что соответствует и новым

международным требованиям ИМО. Введение отсрочки поможет судоходным компаниям на внутренних водных путях в РФ, которые в противном случае вынуждены были бы увеличить затраты на топливо на 20–30%.

ЕЭК 18 ноября рассмотрит вопрос об отсрочке до 2024 года введения запрета на продажу судового топлива с содержанием серы выше 0,5% с 1 января 2020 года. С этого момента вступит в силу международный регламент ИМО (International Maritime Organization), который запретит для бункеровки судов топливо с содержанием серы выше 0,5% (сейчас допустимо 3,5%). Аналогичный запрет сейчас фактически существует в техрегламенте ЕАЭС. Таким образом, ЕЭК рассмотрит смягчение регламента во внутренних водах союза, главным образом вопрос касается российских судов. В ЕЭК “Ъ” подтвердили, что вопрос внесен в повестку заседания совета ЕЭК на уровне вице-премьеров 18 ноября по инициативе российской стороны. В Минэнерго и **Минтрансе** не ответили на запрос “Ъ”. Для судов используется три основных вида топлива: дизельное топливо (с серой менее 0,5%), судовое маловязкое топливо (СМТ, сера 0,5–1,5%) и остаточное топливо (мазут с серой более 1,5%).

Основная проблема при ограничении уровня серы в топливе в том, что тогда судоходные компании должны перейти на более дорогое дизтопливо либо его смесь с СМТ.

В таком случае топливо, по оценкам собеседников “Ъ” на рынке перевозок, может подорожать на 20–30%. Альтернатива — установка на судно системы по улавливанию выбросов серы (скруббера), но для небольших судов это экономически неэффективно.

Управляющий директор АО «Волжское пароходство» (перевозит грузы по внутренним речным и международным морским направлениям) Юрий Гильц заявил “Ъ”, что компания полностью поддерживает инициативу Минэнерго и **Минтранса** по продлению переходного периода по низкосернистому топливу в ЕАЭС до 2024 года. По его словам, компания использует два вида топлива: судовое дистиллятное (светлое) с содержанием серы до 0,5% и до 0,1% в зонах особого контроля за выбросами серы (SECA), в числе которых Балтийское и Северное моря, и судовое остаточное (тяжелое) с содержанием серы 1,5%. Доля дистиллятного топлива превышает 60%. «Компания уже сегодня исполняет требования, вводимые с 1 января 2020 года», — говорит господин Гильц. Он также отметил, что установка скрубберов на суда компании экономически нецелесообразна.

Как отмечает глава «Петромаркета» Иван Хомутов, если ввести запрет на топливо с содержанием серы выше 0,5%, судоходным компаниям РФ потребуются заместить часть СМТ дизельным топливом. Если предположить, что будет замещена примерно половина СМТ, расходы судоходных компаний на топливо вырастут примерно на 6 тыс. руб. на тонну, или на 4 млрд руб. в год. «Поэтому неудивительно, что запрет пытаются перенести на 2024 год», — говорит он.

По мнению Антона Усова из КРМГ, смягчение запрета на использование топлива с серой более 0,5% пойдет на пользу поставщикам мазута, однако «отсрочка хоть и поможет российской экономике, но вместе с тем укрепит наше отставание по нефтепереработке».

С отрывом крупнейший производитель мазута в РФ — «Роснефть» (23 млн тонн в 2018 году), также существенные объемы производит «Сургутнефтегаз» (около 7 млн тонн). Впрочем, рынок бункеровки для внутренних водных путей РФ невелик — на него идет около 600 тыс. тонн СМТ в год, по данным Минэнерго. Таким образом, смягчение техрегламента ЕАЭС не слишком поможет российским производителям мазута.

<https://www.kommersant.ru/doc/4162579>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВЛЕНО

Паромное сообщение Сахалина с материком открыто, информирует в воскресенье региональный главк МЧС.

«Паромная переправа Ванино - Холмск открыта с 1.00 воскресенья (23.00 мск субботы)», - сообщается в пресс-релизе ведомства.

Информацию о возобновлении движения паромов РИА Новости подтвердили и в Сахалинском морском пароходстве.

<https://ria.ru/20191117/1561031767.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; ПОРТ ПОСЬЕТ ПЛАНИРУЕТ В 2021Г ПОЛНОСТЬЮ ПЕРЕЙТИ НА БЕСПЫЛЬНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ

АО «Торговый порт Посьет» (МОЕХ: ТРОР) (Приморский край, входит в транспортный дивизион группы «Мечел» (МОЕХ: MTLR)) планирует в 2021 году завершить работу по переходу на полностью беспыльную технологию перевалки угля, сведя к минимуму использование порталных кранов при погрузке продукции в трюм судна.

Как сообщает пресс-служба «Мечела», специалисты порта уже приступили к проектированию размещения на причале автоматизированной судопогрузочной машины с выдвигной стрелой, что позволит перемещать уголь по крытым конвейерным лентам напрямую в трюм судна.

Мощность судопогрузочной машины составит до 3 тыс. тонн в час.

«Это замыкающая операция в процессе перемещения угля. Таким образом, с вводом в эксплуатацию данного оборудования порт завершит работу по переходу на полностью беспыльную технологию перевалки. Запуск новой машины планируется в 2021 году. Работы проводятся в рамках масштабного проекта технического перевооружения», - говорится в сообщении.

Уточняется, что запуск в работу судопогрузочной машины позволит полностью исключить пыление угля в производственном процессе стивидорной компании.

«Порт нацелен на дальнейшее сохранение благоприятных экологических условий в поселке Посьет. Из девяти наилучших доступных технологий, которые могут применяться на угольных терминалах, нами реализовано семь. Еще две находятся в высокой степени готовности - это пылеподавление пеной и установка пылеветрозащитных экранов. С завершением их монтажа, а также с запуском судопогрузочной машины мы сможем констатировать применение в порту Посьет всех рекомендованных государством НДТ (наилучшие доступные технологии - ИФ)», - сказал гендиректор «УК Мечел-Транс» Алексей Лебедев, слова которого приводятся в сообщении.

Как сообщалось, стивидор в январе-сентябре 2019 года перевалил 4,4 млн тонн угля, что на 4% больше, чем за аналогичный период 2018 года. Основной объем поставок на экспорт январе-сентябре 2019 года составили коксующийся уголь и РСІ (пылеугольное топливо) - 3,6 млн тонн.

Торговый порт Посьет, расположенный на побережье Японского моря, обеспечивает поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем и КНДР. Посьет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий «Мечела», в том числе «Южного Кузбасса», «Якутугля», «Эльгаугля». Перевалочные мощности порта позволяют перегружать на экспорт до 9 млн тонн угольной продукции в год.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.15; НАВИГАЦИЮ ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ ПРОДЛИЛИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ПРОХОДЧЕСКОГО ЩИТА МЕТРО

Речная навигация по Каналу имени Москвы продлена до 20 ноября в связи с доставкой проходческого щита для строительства столичного метрополитена, сообщили в пресс-службе ФГБУ «Канал имени Москвы».

«Чтобы доставить в столицу стратегический груз - проходческий щит для строительства метрополитена, Федеральное агентство морского и речного транспорта продлило

работу судоходных гидротехнических сооружений «Канала имени Москвы» до 20 ноября», - говорится в сообщении.

Как поясняется, ФГБУ «Канал имени Москвы» и **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** приняли положительное решение по заявкам Российской палаты судоходства и АО «Порт Коломна» на транспортировку проходческого щита для «Мосинжпроекта» из Санкт-Петербурга в Москву.

Как сообщал ранее заммэра Москвы Марат Хуснуллин, в ноябре в столицу из Санкт-Петербурга и Китая придут два 10-метровых тоннелепроходческих механизированных комплекса (ТПМК) для строительства Большой кольцевой линии (БКЛ) метро. По его словам, щит из Петербурга задействуют на юго-западном участке БКЛ - от станции «Можайская» до станции «Давыдково».

В конце сентября Хуснуллин сообщал, что на строительстве тоннелей БКЛ метро одновременно заняты 14 проходческих комплексов.

БКЛ должна стать самым длинным кольцом подземки в мире. Общая протяженность кольца с 31 станцией составит около 70 км. Управляющей организацией по строительству новых линий и станций московского метро является АО «Мосинжпроект».

Даты начала и завершения навигации ежегодно устанавливает **Росморречфлот**. Период судоходства в Московском бассейне (реки, каналы и водохранилища Центральной России) обычно длится с 24 апреля по 14-17 ноября, но может быть увеличен в связи с благоприятными погодными условиями.

По завершении судоходства на гидротехнических сооружениях ФГБУ «Канал имени Москвы» начнется межнавигационный ремонт. Особое внимание будет уделено Тушинскому участку водных путей, расположенному между шлюзами №№7 и 8. Планируется начать серьезные инженерные изыскания и по их результатам разработать проект реконструкции участка, на котором произошли аварии в январе и июне этого года.

ТРУД; СЕРГЕЙ ИВАНОВ; 2019.11.17; ПЕРЕЛЕТ В ЦИФРОВУЮ ЭРУ; «АЭРОФЛОТ» ИНВЕСТИРУЕТ В БУДУЩЕЕ ЭФФЕКТИВНОГО БИЗНЕСА

Без IT-технологий невозможно представить успешный бизнес. Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев считает цифровизацию магистральным вектором развития компании и ее главной инвестицией в будущее. Уже сегодня главный отечественный авиаперевозчик готов делиться опытом. «Мы успешно внедряем новейшие цифровые решения и готовы помогать другим представителям отечественной отрасли», - заявил глава «Аэрофлота» и выразил уверенность, что у нашей страны есть шанс стать одним из лидеров в мировом транспортном и логистическом пространстве.

Пока законодатель «цифровой моды» - Singapore Airlines. Авиакомпания Сингапура недавно сообщила о стопроцентной цифровизации всех процессов. «Аэрофлот» по этому показателю находится в первой пятёрке мировых авиаперевозчиков.

На международной конференции «Крылья будущего» Кирилл Богданов, заместитель генерального директора «Аэрофлота» по информационным технологиям, рассказал, как цифровизация процессов происходит на земле и в воздухе.

- Автоматизация бизнес-процессов - от офисной работы до обслуживания пассажиров и самолетов - в «Аэрофлоте» приближается к стопроцентной. Компания постоянно внедряет новые технологические решения. Например, мы запустили новый дизайн сайта, который уже оценили пользователи.

Специалисты проводили замеры, сколько виртуальных шагов делает пассажир при покупке билета, чтобы сократить затраты его времени. Новый сайт посетили 137 млн человек, на 10 млн больше прошлого года. Доля онлайн-продаж превысила 37%, а онлайн-регистрация на рейс выросла до 54%. Внедрено новое мобильное приложение: в нем интерактивные карты 11 аэропортов мира, возможность аренды автомобиля, покупки медицинской страховки и билетов на «Аэроэкспресс», заказ бортового питания, выбор

места в самолете, возможность замены рейса без штрафа и другие удобства. За год приложение скачали 5 млн человек.

Глобальная задача - повышение качества услуг и дополнительные удобства для пассажиров. Еще недавно считалось, что система традиционных развлекательных сервисов на борту делает полет достаточно комфортным, но сегодня люди уже не хотят обходиться без интернета даже несколько часов. Кроме того, психологи говорят, что это снижает уровень стресса. Пассажир с привычным гаджетом в руках, не теряя связи с друзьями и близкими, чувствует себя в полете лучше. Поэтому в компании считают, что интернет в перспективе должен быть на всех бортах. Сейчас эта услуга предоставляется на 40 самолетах, через два года их будет 162, то есть на большей части флота компании.

В 2019 году приказом **Минтранса** в России наконец-то легализован электронный посадочный талон. Совместными усилиями авиакомпания и аэропорта Шереметьево в терминалах появились 20 стоек самостоятельной регистрации. Также процедуру можно пройти в 38 аэропортах вылета «**Аэрофлота**» по всему миру. Хотя надо признать, что эта опция пока непривычна. На каком-то этапе посадочный талон все же распечатывают на бумаге, опасаясь сбоя в электронных гаджетах.

- Следующий шаг - проход на посадку без документов вообще, - рассказывает Кирилл Богданов. - Не нужен даже посадочный талон. Достаточно один раз пройти процедуру идентификации. Дальше система просто считывает лицо пассажира, поскольку в электронной базе все остальное имеется: номер и дата выдачи паспорта, биометрия, отпечатки пальцев. Могут быть также внесены сведения из службы судебных приставов и налоговых органов. Длится идентификация всего 19 секунд, после чего пассажир самостоятельно проходит в «чистую зону».

Никаких контактов с персоналом, человеческий фактор исключен. Функции паспортного контроля автоматизированы.

Попутно производится измерение уровня эмоций. Скажем, сколько раз улыбнулся Иван Иванович, ожидая посадки на рейс? Впрочем, эти сведения уже для представителей службы сервиса, рекламщиков и маркетологов.

Новейшие IT-технологии применяются и в оценке персонала авиакомпании. Цифровой профиль сотрудника позволяет компании объективно выбирать лучших специалистов - инициативных, трудолюбивых, профессионально компетентных.

- Мы получили патент на «монитор руководителя», который дает возможность видеть в режиме реального времени ситуацию в любом аэропорту, обеспечивает доступ к оперативной информации и позволяет поднять любые цифры статистики, - продолжает Богданов. - Так начинают свой рабочий день все менеджеры «**Аэрофлота**», включая генерального директора...

Налоговый мониторинг тоже запатентованное технологическое решение компании. Любая налоговая проверка сейчас происходит в удаленном режиме, в электронном формате и без затрат рабочего времени персонала. Бортпроводники пишут электронные отчеты о рейсе, пилоты имеют всю полетную информацию на планшетах, «безбумажная» кабина постепенно становится реальностью. А вскоре будет введен электронный документооборот с компанией «**Аэромар**», поставляющей «**Аэрофлоту**» 155 тысяч порций бортового питания в сутки.

Сложнее всего было внедрить цифровые процессы в наземное обслуживание. Суть его в том, чтобы аэропорт, УВД, хендлинг и авиакомпания договорились между собой, как лучше и быстрее обслужить и выпустить самолет. Как сообщил Артем Сигалов, замдиректора Центра контроля в «**Аэрофлоте**», специалисты авиакомпании создали и внедрили автоматизированную систему управления наземными процессами обслуживания воздушного судна.

Примерно такая же действует в 28 европейских аэропортах. В результате на одном только сокращении времени руления с 40 минут до 5-7 минут сберегается громадное количество

топлива, выбросы не засоряют атмосферу, снижаются задержки рейсов из-за ожидания очереди на взлет, нет сбоев в расписании рейсов, не опаздывают на вылет транзитные пассажиры. Единственное, что пока не прижилось в наземном обслуживании, - это дроны-беспилотники, обследующие фюзеляж самолета до и после рейса. Тут вмешался человеческий фактор: технический персонал по-прежнему доверяет исключительно личному визуальному осмотру. «Машинное зрение» пока применяется только при осмотре двигателей.

Ближайшее будущее - использование искусственного интеллекта для всех технических процессов в авиации. Российский национальный перевозчик остается признанным лидером в этом процессе.

ТАСС; 2019.11.18; НОВОСИБИРСКИЙ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ВВЕДЕТ 15 НОВЫХ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ В 2020 ГОДУ

Новосибирский аэропорт Толмачево, являющийся вторым по численности транзитных пассажиров транспортным хабом страны, введет 15 новых межрегиональных маршрутов в 2020 году, сообщил в понедельник на оперативном совещании губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

«Мы ожидаем, что в следующем году количество межрегиональных маршрутов увеличится почти на 15, то есть еще 15 городов будут связаны прямым авиасообщением с Новосибирском», - сказал Травников, добавив, что расширение сети маршрутов за пределами московского авиаузла обсуждалось на стратегической сессии, организованной Минтрансом РФ и посвященной межрегиональному авиасообщению.

Правительство Новосибирской области будет участвовать в расширении этой работы. По словам Травникова, уже сформировали определенный план на 2020 год с руководством регионов в разных частях страны.

Губернатор отметил, что руководство холдинга «Новпорт» и аэропорта Толмачево рассчитывают, что после реализации масштабной инвестиционной программы, которая, в том числе, включает строительство нового терминала общей стоимостью 20 млрд рублей, а также реконструкцию двух взлетно-посадочных полос, Новосибирск «будет связан прямым авиасообщением с каждым городом Российской Федерации, где есть свой аэропорт».

Международный аэропорт Толмачево - крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных - 1,3 тыс. пассажиров. По итогам 2018 года аэропорт обслужил около 5,9 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/7139367>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.17; ОАК ХОЧЕТ ДОВЕСТИ ПРОИЗВОДСТВО МС-21 ДО 120 САМОЛЕТОВ В ГОД

Объединенная авиационная корпорация (ОАК) намерена довести ежегодное производство гражданских самолетов МС-21 до 120 самолетов за счет международной кооперации, сообщил журналистам в воскресенье на выставке в Дубае глава корпорации Юрий Слюсарь.

В настоящее время на заводе Иркут (Иркутск) собираются первые опытные самолеты МС-21. Мощности завода предполагают выпуск не более 70 самолетов в год.

«Мы рассматривает возможность международной кооперации по самолету МС-21. Наша задача - довести в будущем его ежегодное производство с 70 до 120 единиц», - сказал Слюсарь.

По его словам, на международном рынке есть интересные компании, технически оснащенные, в частности, в композитном производстве.

«Поэтому мы с интересом смотрим на международную кооперацию с привлечением к производству самолетов подобных компаний», - сказал руководитель ОАК.

При этом он подчеркнул, что конкуренция в этой области очень большая, «поэтому наша задача - быть с ними на равных».

<https://ria.ru/20191117/1561036196.html>

ТАСС; 2019.11.15; НОВЫЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КУЗБАССА В 2020 ГОДУ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ПЯТЬ АВИАКОМПАНИЙ

Власти Кемеровской области договорились с пятью авиакомпаниями о запуске в 2020 году новых межрегиональных авиарейсов из Кемерово и Новокузнецка в города Сибири и Урала. Утверждено пять новых маршрутов авиаперевозок, сообщил в четверг губернатор региона Сергей Цивилев, выступая с бюджетным посланием на сессии областного совета.

«Мы расширяем сеть внутренних перелетов. Мы договорились с пятью авиакомпаниями, что с начала 2020 года запустим новые рейсы из Кемерово в Казань, Новосибирск, Кызыл. Из Новокузнецка - в Екатеринбург, Омск», - сказал он, не уточнив, какие авиакомпании будут выполнять рейсы.

Глава региона добавил, что в 2019 году в Кузбассе были запущены новые авиамаршруты из Новокузнецка в Новосибирск и Красноярск, из Кемерово в Красноярск. Также возобновлены чартерные рейсы на курорты Гоа в Индии и Санья в Китае.

<https://tass.ru/sibir-news/7113729>

ТАСС; 2019.11.15; С 2020 ГОДА ОТКРЫВАЕТСЯ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОЛГОГРАДОМ И АСТРАХАНЫЮ

Авиасообщение между Волгоградом и Астраханью (расстояние по прямой составляет 372 км), возобновится с 2020 года, сообщила в пятницу ТАСС представитель администрации аэропорта Волгограда Анастасия Голодова.

«Федеральное агентство воздушного транспорта утвердило для авиакомпаний на 2020 год следующие направления из Волгограда: Астрахань (UTair), Казань («ЮВТ Аэро»), Краснодар (UTair), Ростов-на-Дону (UTair), Самара («ИрАэро»), Уфа (UTair), Челябинск («ЮВТ Аэро»). Из этих направлений новое для нас - это Астрахань, полеты в этот город не осуществлялись с советских времен, в остальные города в разное время полеты не выполнялись, затем возобновлялись», - сказала Голодова.

Она отметила, что теперь авиакомпании должны подать в аэропорт заявки и после их утверждения «будут определены даты вылетов и периодичность выполнения рейсов».

<https://tass.ru/ekonomika/7129617>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.15; ПЕРМСКИЕ ТЕЛЕТРАПЫ В АЭРОПОРТУ НЕ БУДУТ СДАНЫ В СРОК

Вице-премьер правительства РФ Виталий Мутко заявил, что «сроки модернизации инфраструктуры пермского аэропорта нарушен». По его словам, подрядчики не успевают выполнить работы по строительству перрона и рулевых дорожек. «Если подрядчик не успевает, то может добавить ресурсов, подумайте **Минтранс**», - обратился к представителям федерального ведомства господин Мутко. Господин Мутко добавил, что крайний срок окончания работ и запуска работа аэропорта «в полном объеме» - апрель следующего года.

Напомним, реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Большое Савино началась в апреле прошлого года. На ее реализацию направлено 5,5 млрд руб., в том числе 413 млн руб. из краевого бюджета.

В настоящее время в аэропорту ведется реконструкция рулежной дорожки, аванперрона и перрона для стоянки трех самолетов. Генподрядчиком стройки является АО «Стройтрансгаз». Работы предполагалось завершить к ноябрю 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4162105>

ВЕДОМОСТИ; АННА ЧЕРВОННАЯ ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.18; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ХОЧЕТ ЗАЩИТИТЬ РЕГИОНЫ ОТ ВНЕЗАПНЫХ РАСХОДОВ; ДЛЯ ЭТОГО БУДЕТ ОТДЕЛЬНО ИЗУЧАТЬСЯ ВЛИЯНИЕ НОВЫХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ НА БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ

Минэкономразвития будет оценивать влияние нового регулирования не только на бизнес, но и на расходы регионов. Такой анализ должен стать частью оценки регулирующего воздействия (ОРВ) нормативных актов. «Ведомости» ознакомились с копией соответствующего проекта постановления правительства, ее подлинность подтвердил представитель министерства.

Оценка влияния нормативных актов на бизнес была введена в 2012 г. одним из майских указов президента Владимира **Путина**. Теперь предложено оценивать влияние и на экономическое развитие регионов, передал через представителя **замминистра** экономического развития Савва Шипов.

В 2018 г. на портале regulation.gov.ru было опубликовано 1675 проектов актов для проведения ОРВ, более 12% из них влияли на регионы, а всего федеральные ведомства опубликовали 6007 проектов, рассказывает представитель Минэкономразвития – воздействие этих актов на расходы регионов не изучалось. Первое полугодие 2019 г. 26 регионов закончили с бюджетным дефицитом, говорится в обзоре Центра развития Высшей школы экономики, в прошлом году таких было на два меньше. Расходы регионов на человека остаются ниже уровня 2012 г. на 5%, а доходы – на 4%, пишут аналитики.

Стоит усложнить принятие решений, которые вводят регионы в дополнительные расходы, говорит региональный чиновник. Регионы часто сталкиваются с избыточным регулированием на федеральном уровне, признает представитель правительства Нижегородской области. По новым требованиям регионы должны в каждом пригородном поезде обеспечить работу двух сотрудников транспортной безопасности, а также трех групп быстрого реагирования из шести человек, приводит он пример: эти расходы удвоятся в 2020 г. до 732,3 млн с 403,1 млн руб.

С начала года Минэкономразвития изучило влияние нескольких актов на расходы регионов («Ведомости» ознакомились с результатами ОРВ, представитель министерства подтвердил их подлинность). Среди них – подготовленные Роспотребнадзором СанПиНы организации питания детей, а также законопроект **Минтранса** о содержании автодорог. Оба получили отрицательное заключение и до сих пор не приняты. Так, обязательство владельцев автодорог содержать участки на подъезде к железным дорогам в среднем может обойтись каждому региону примерно в 150 млн руб. в год. А регулирование высоты умывальников, предусмотренное проектом СанПиНов, будет стоить регионам более 2 млрд руб.

Проект акта, который получит отрицательную оценку, Минэкономразвития предлагает направлять в правительственную комиссию по региональному развитию. Без ее протокола принимать документы будет запрещено, правительство направит их на доработку. Если при ОРВ выяснится, что новые требования не являются избыточными, но обернутся расходами для регионов, то могут быть предложены альтернативные варианты регулирования, говорит представитель Минэкономразвития, кроме того, можно продлить переходный период, чтобы регионы могли подготовиться.

Представитель правительства не ответил на вопросы «Ведомостей». Минфин, по словам его представителя, поддерживает идею. При рассмотрении инициатив изучается их влияние на сбалансированность региональных бюджетов, продолжает представитель Минфина, если доходов каких-то регионов не хватит, чтобы оплатить эти траты, то для них увеличиваются межбюджетные трансферты.

Увеличение трансфертов – один из способов компенсировать рост расходов регионов из-за изменения регулирования, но не всегда им удастся добиться денег, говорит директор Центра технологий государственного управления РАНХиГС Владимир Южаков. Изменения Минэкономразвития не сработают, уверен бывший вице-губернатор одного из регионов, регионам не удастся отстоять бюджеты, это под силу разве что Москве – для нее, Петербурга и Севастополя могут сделать исключение. Например, в этих трех регионах была отложена до 2022 г. мусорная реформа, замечает собеседник «Ведомостей».

Нужно изначально больше денег оставлять регионам, а не перераспределять их через федеральный бюджет, считает директор Центра технологий госуправления РАНХиГС Владимир Южаков. Иллюзий по поводу ОРВ давно нет, говорит главный научный сотрудник Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Наталья Зубаревич. Существуют «иные межбюджетные трансферты», которые в январе – сентябре 2019 г. по сравнению с тем же периодом 2018 г. выросли со 156 млрд до 293 млрд руб., объясняет она, немалая их часть раздается, чтобы закрыть дыры, возникшие в том числе из-за нового регулирования. Структура помощи регионам сдвинулась в сторону ручного управления, указывают эксперты РАНХиГС: без учета дотаций на выравнивание, распределяемых по формуле, остальные (на сбалансированность и др.) выросли в 2,7 раза в 2018 г., а другие межбюджетные трансферты – в 1,7 раза. Федеральные власти так или иначе диктуют свои условия, в большинстве случаев партнерства с регионами не получается, говорит бывший региональный чиновник.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/17/816448-minekonomrazvitiya-regioni>

[Вернуться в оглавление](#)