



Ежедневный мониторинг СМИ

19 НОЯБРЯ 2019

ТАСС; 2019.11.18; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ КАМЕРА, ОТСЛЕЖИВАЮЩАЯ ДВИЖЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЯ.....	3
ТАСС; 2019.11.18; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ОТРЕМОНТИУЮТ 12 МОСТОВ	3
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ	3
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.19; ЛЕНА ПО КОЛЕНУ: КАК ПОМОЖЕТ ЯКУТИИ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО МОСТА; ПРОЕКТ ПРЕДПОЛАГАЕТ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ ЛЕГКОВОШЕК И ПЛАТНЫЙ ДЛЯ ВСЕХ ОСТАЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	4
ТАСС; 2019.11.18; ГЛАВА ЯКУТИИ ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ К ПРОЕКТУ ЛЕНСКОГО МОСТА	5
КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.19; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ОТДАДУТ ПРОШЛОГОДНИЕ СУБСИДИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ 4,3 МЛРД РУБ. НА ЛЬГОТНЫЕ ПОЛЕТЫ В РЕГИОН	6
ТАСС; 2019.11.18; НОВУЮ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕСТНОЙ АВИАЦИИ ДОЛЖНЫ ЗАПУСТИТЬ С 2021 ГОДА	7
ТАСС; 2019.11.18; «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕН ВВЕСТИ ОНЛАЙН-ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2019.11.18; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПРЕДЛАГАЮТ МИНТРАНСУ РФ ПРОДЛИТЬ СРОКИ ДЕЙСТВИЯ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК	8
ТАСС; 2019.11.18; РОСАТОМ ВНЕС В ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОРАБОТАННЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	9
ТАСС; 2019.11.18; ГРУЗОБОРОТ АРКТИЧЕСКОГО БАССЕЙНА РФ В ЯНВАРЕ-ОКТАБРЕ 2019 ГОДУ ВЫРОС НА 15,6%.....	9
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2019.11.18; ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ БОЛЬШОГО САВИНО ОЦЕНИЛИ В 4,9 МЛРД РУБЛЕЙ	10
РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.18; ЭКСПЕРТЫ УСОМНИЛИСЬ В ДОСТИЖЕНИИ ЦЕЛИ РОССИИ ПО СНИЖЕНИЮ СМЕРТНОСТИ В ДТП; В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ НЕТ ПРИМЕРОВ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ ОТ ДТП В 3,5 РАЗА ЗА СЕМЬ ЛЕТ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ ВШЭ. СРОКИ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЦЕЛИ МАЙСКОГО УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ СЛИШКОМ СЖАТЫ, СЧИТАЮТ ОНИ	10
КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; СЕРГЕЙ МИРОШНИКОВ; 2019.11.19; КАК ДОРОЖНИКИ В ЕКАТЕРИНБУРГ ЕЗДИЛИ; ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ ВЫСТАВКИ «ДОРОГА 2019».....	12
КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; ДОРОЖНУЮ СТРОЙКУ ПЕРЕВОДЯТ В «ЦИФРУ».....	14
КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; НЕ ОЧЕНЬ ДОРОГИ ДОРОГИ; УСПЕХИ И ПРОБЛЕМЫ ГЧП-ПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ	15
КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; ДОРОЖНЫЕ ЯМЫ УХОДЯТ В ПРОШЛОЕ; КАКИЕ ВОПРОСЫ ПОСТАВИЛ ПЕРЕД ГОСУДАРСТВОМ НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»	18
ТАСС; 2019.11.18; В КУЗБАССЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 112 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ	21
ТАСС; 2019.11.18; ГЛАВА ГИБДД ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД ВНОСИТЬСЯ НЕ БУДУТ	21

ТАСС; 2019.11.19; ПРОИЗВОДСТВО ТЕРМОПЛАСТИКА ДЛЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ ЗАПУСТИЛИ В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	21
КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.11.19; НАВЕЛИ МОСТЫ; КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ЭКОНОМИКА КРЫМА С ПОЯВЛЕНИЕМ МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ.....	22
КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.11.19; БЕЛЫЙ ДОМ ОТКРЫВАЕТ ЦИФРОВОЕ ОКНО; ГРАЖДНАМ РАЗРЕШАТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА ЧИНОВНИКОВ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ	24
ТАСС; 2019.11.18; В ПЕРМСКОМ КРАЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА.....	25
ТАСС; 2019.11.18; БОЛЕЕ 30 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ОБНОВЯТ К ОТКРЫТИЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ	26
ТАСС; 2019.11.18; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ НА СЕВЕРЕ ПЕТЕРБУРГА ОБОЙДЕТСЯ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ	26
КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.19; ПТИЦА-СТРОЙКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ДЕНЬГАХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЯХ	27
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.19; «МЫ СЛЫШИМ ЗАЯВЛЕНИЯ, ЧТО SIEMENS ХОЧЕТ ВСЕХ ОБМАНУТЬ»; ГЛАВА SIEMENS В РОССИИ АЛЕКСАНДР ЛИБЕРОВ О ЛОКАЛИЗАЦИИ ТУРБИН И ПОЕЗДОВ.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.18; РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ ПОЛУЧЕНО; В АЭРОПОРТУ ПУЛКОВО ОТМЕНЕНО РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ	31
РБК; ИННА СИДОРКОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.18; МС-21 РАЗЛЕТЕЛИСЬ ЗА ПОЛЦЕНЫ; ПОРТФЕЛЬ КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ» НА НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ ЛАЙНЕРЫ ОЦЕНЕН В \$9 МЛРД	32
ТАСС; 2019.11.18; «АЭРОЭКСПРЕСС» ПРОДЛИТ МАРШРУТ ОТ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО ДО ОДИНЦОВА	33

ТАСС; 2019.11.18; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ КАМЕРА, ОТСЛЕЖИВАЮЩАЯ ДВИЖЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЯ

Новые камеры, отслеживающие движение водителя за рулем автомобиля, появились в России. Об этом журналистам сообщил в понедельник глава **Минтранса Евгений Дитрих**.

«Яндексом» предложена новая камера, которая отслеживает поведение водителя в автомобиле, причем в отличие от распространенных образцов, которые отслеживают и предотвращают засыпание, реагируя на моргание водителя, на зевки, эта камера фиксирует отвлечение водителя», - сказал он в рамках форума, посвященного отрядам юных инспекторов движения.

По словам министра, такая камера была бы полезна в автомобилях такси или автобусах.

«Например, человек ухватился за мобильный телефон или начал крутиться, она подает звуковой сигнал. Данный формат позволяет инспектуру ГАИ дистанционно видеть, что там делает водитель, но также он полезен для массовой услуги такси или перевозки в автобусе, где интенсивность работы высокая», - заключил министр.

<https://tass.ru/obschestvo/7147645>

ТАСС; 2019.11.18; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 12 МОСТОВ

Власти Карачаево-Черкесии планируют отремонтировать 12 региональных мостов, а также построить новую четырехполосную дорогу к курорту «Архыз». Об этом в понедельник сообщил глава республики Рашид Темрезов в своем аккаунте в Instagram после встречи с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом**.

«Поблагодарил министра, всех коллег из **Минтранса** за огромную работу, которую мы проводим по ремонту федеральных дорог и мостов, в том числе за участок через Усть-Джегуту, что позволило в десятки раз снизить количество ДТП и сохранить людям жизни. Обратился с просьбой к министру транспорта России поддержать реконструкцию важных для нас транспортных направлений, в том числе тех, о которых говорили люди в ходе недавнего прямого эфира. Принято решение, что будет отремонтировано 12 региональных мостов, в том числе четыре в следующем году. Заручились поддержкой министра строительства четырехполосной дороги с освещением от гр. со Ставропольским краем до Псыжа, а также по направлению к курорту «Архыз», включая объезд Черкесска, в том числе через ул. Космонавтов, уже сделанную трассу Усть-Джегута-Кумыш, а также новый участок - Кумыш - поворот к курорту «Архыз» в объезд ст. Зеленчукская», - написал Темрезов.

Он отметил, что в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до 2024 года будет отремонтировано 124 км дорог региона, 113 км городских дорог, установлено 78 камер видеонаблюдения и четыре автоматических пункта весогабаритного контроля.

<https://tass.ru/v-strane/7142255>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ

Президент **Владимир Путин** поручил правительству представить предложения по проекту моста через Лену, сообщил РИА Новости пресс-секретарь главы государства **Дмитрий Песков**.

Накануне газета «Коммерсант» со ссылкой на свои источники сообщила, что **Путин** поддержал проект строительства автодорожного моста через Лену в районе Якутска, наложив на письмо, в котором глава Якутии **Айсен Николаев** просит предусмотреть в бюджете средства на проект, резолюцию: «Ситуация созрела до реализации».

«Да, поручено представить предложения», — сказал Песков в ответ на просьбу прокомментировать публикацию.

<https://ria.ru/20191119/1561098776.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.19; ЛЕНА ПО КОЛЕНУ: КАК ПОМОЖЕТ ЯКУТИИ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО МОСТА; ПРОЕКТ ПРЕДПОЛАГАЕТ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ ЛЕГКОВУШЕК И ПЛАТНЫЙ ДЛЯ ВСЕХ ОСТАЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Президент **Владимир Путин** фактически одобрил проект строительства автомобильного мостового перехода через реку Лена в районе Якутска. Как пишет «Коммерсант», правительству поручено проработать предложения по инфраструктурному проекту, поскольку «ситуация созрела до реализации». Что известно о проекте и почему глава Якутска на радостях решила пуститься в пляс — читайте в материале «Известий».

Не ждать у реки

Еще в октябре глава Якутии **Айсен Николаев** в интервью «РИА Новости» отмечал, что проект строительства моста через реку Лена обсуждается не то что не первый год — не одно десятилетие, но в силу разных причин приступить к реализации проекта планировали в очень размытые сроки — «после 2030 года». И как бывает во многих случаях, придать ускорение помогла встреча с президентом.

По прогнозам **Айсена Николаева**, если в ближайшее время будет выделен грант, реально проехать по мосту можно будет уже в 2025 году. Подчеркивает: мост действительно нужен — не только Якутску, но и всей огромной территории западной Якутии, чтобы не быть оторванной от остальной страны.

«В перспективе это должно привести к тому, что к 2030-м годам из Иркутска по автомобильной дороге можно будет доехать до Магадана. У нас страна получит еще один автомобильный выход к Тихому океану», — пояснил глава Якутска.

Жить в зависимости от циклов реки, которая полностью протекает в районе вечной мерзлоты, непросто: навигация прекратилась еще в начале октября, но лед еще не окреп. Добавляет проблем и обмеление Лены — четвертый год идет 12-летний природный цикл маловодности, который затрудняет транспортную ситуацию даже летом.

«Когда начинается осенний ледостав, Якутск становится практически изолирован от внешнего мира. И мы вынуждены сидеть у реки, как века назад, и ждать, пока лед окончательно окрепнет, чтобы можно было передвигаться по льду. В XXI веке это совершенно недопустимо», — отметила мэр Якутска **Сардана Авксентьева**. По ее словам, автомобильное сообщение через реку поможет не только постоянно обеспечивать жителей продовольствием, но и резервными источниками топлива, чтобы «долгую суровую северную зиму город мог чувствовать себя защищенным».

Как отмечает ТАСС, на территории Якутска и остальной части Якутии, расположенной на левом берегу Лены, проживают 600 тыс. человек, или более 60% населения республики. При этом здесь нет круглогодичного транспортного наземного сообщения с остальной страной: в среднем 152 дня в году в Якутск можно добраться только авиатранспортом.

«На данный момент вы вообще ничего через Лену не перевезете, потому что река замерзает. Такая огромная река, как Лена, замерзает достаточно долго. Соответственно, у нас движение с грузоподъемностью до 40 т откроется в январе-феврале. А до этого времени будут ходить малые машины. Поэтому на данный момент в Якутск вообще ничего невозможно провезти, кроме как авиацией», — отмечал **Айсен Николаев**.

Танцуют все!

«Это вековая мечта нашего народа и почти сорокалетние ожидания и разочарования современного поколения якутян. Мост даст возможность стабилизации жизни нашего северного города, самого большого города на вечной мерзлоте», — написала на своей страничке в Instagram глава Якутска **Сардана Авксентьева** на радостях от новостей об одобрении на самом «верху» строительства моста и позвала всех принять участие в осуохай — традиционном хороводном круговом танце якутов, «чтобы точно сбылось». В итоге в массовом осуохае приняли участие около 800 человек, пишут местные СМИ.

Известно, что протяженность моста составит 3,1 км плюс подходы к нему — это еще 10,9 км. Стоимость строительно-монтажных работ — 63,7 млрд рублей (без НДС): 54,2 млрд рублей даст капитальный грант (большую часть выделят из федерального бюджета, свою лепту внесет и региональная казна — 6,4 млрд рублей), а еще 9,5 млрд рублей выделят

инвесторы. Суммарная стоимость проекта — 82,9 млрд рублей (с НДС). Причем уплата НДС ляжет на плечи инвестора.

Как отмечают в **Минтрансе**, мост через Лену будет первым проектом жизнеобеспечения, реализованным с привлечением частного капитала.

«В этом его ключевая сложность: обеспечить баланс интересов жителей региона, создав надежную круглогодичную транспортную связь, и интересов частного партнера, — ссылается «Коммерсант» на представителя главы **Минтранса** Максима **Акимова**. — 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 (**комплексный план** модернизации инфраструктуры. — «Известия»).

Хорошие перспективы

Предполагается, что мост будет состоять из двух полос без железнодорожной части. Легковушки смогут переехать с одного берега Лены на другой бесплатно, а вот водителям остального транспорта придется заплатить — от 1 до 4 тыс. рублей в зависимости от категории. Впрочем, по мнению экспертов, водители будут готовы платить — выгода налицо, мост быстро себя окупит.

«Любой инфраструктурный проект дает два мультипликативных эффекта — краткосрочный и на долгую перспективу. Первый выразится в том, что серьезные финансовые вливания оживят бизнес Якутска — строительные и поставляющие компании, обслуживающий сервис и логистические фирмы. Будут созданы тысячи рабочих мест, открыты сотни новых предприятий. Появится устойчивый бизнес со связями, который все пять лет строительства будет укреплять свои позиции, чтобы впоследствии разрастись», — приводит «Экономика сегодня» мнение эксперта Института истории и политики МПГУ Владимира Шаповалова.

В долгосрочной перспективе — постоянная транспортная связь с Большой землей, от которой только плюсы.

«Себестоимость многих продуктов снизится за счет снижения стоимости перевозки, а ассортимент существенно улучшится, что создаст конкуренцию», — говорит эксперт, отмечая, что с появлением объектов дорожной инфраструктуры вырастет и сервис, что в итоге приведет к улучшению и уровня жизни, и демографической ситуации.

<https://iz.ru/944516/elena-motrenko/lena-po-koleno-kak-pomozhet-iyakutii-stroitelstvo-avtomobilnogo-mosta>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2019/11/18/816548-vernutsya-yakutiyu>

<https://www.rbc.ru/politics/18/11/2019/5dd1f81c9a794741cddflf16>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/most-cerez-lenu-v-akutii-planiruut-sdat-v-konce-2025-goda---glava-respubliki>

<https://rns.online/transport/Glava-Yakutii-podtverdil-odobrenie-Putinim-stroitelstva-mosta-cherez-Lenu--2019-11-18/>

ТАСС; 2019.11.18; ГЛАВА ЯКУТИИ ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ КОМПАНИЙ К ПРОЕКТУ ЛЕНСКОГО МОСТА

Крупные российские и зарубежные компании проявляют интерес к строительству моста через реку Лена. Об этом сообщил ТАСС глава Якутии Айсен Николаев в понедельник.

В понедельник стало известно, что проект строительства моста через реку Лена в Якутии вошел в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока.

«В списках потенциальных партнеров находятся крупнейшие госкорпорации, финансовые институты Российской Федерации и крупнейшие иностранные компании, то есть эти консорциумы готовы реализовать этот проект в частной концессионной инициативе», — сказал Николаев, не назвав конкретные компании.

На Восточном экономическом форуме 2018 года Якутии поступило несколько предложений от консорциумов, в том числе от компании China Railway Construction Corporation (CRCC), которая работает в России на проектах московского и петербургского метрополитенов. С этой компанией, а также с группой «ВИС» Якутия подписывала

трехстороннее соглашение о реализации проектов по созданию автодорожной инфраструктуры в Якутии.

Николаев сообщал в понедельник на своей странице в Facebook, что проект строительства моста через Лену в Якутии готов, проведены переговоры с потенциальными инвесторами. Стоимость по предварительным расчетам составляет 83 млрд рублей. Предполагается построить мост в рамках государственно-частного партнерства, когда часть проекта будет профинансирована из федерального бюджета, часть - концессионером.

Проект моста позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся три федеральных маршрута: железнодорожный, речной и авиационный, а также три региональные автодороги. Открытие моста, как предполагается, приведет к росту в регионе грузоперевозок в три раза - до 6 млн т в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7145191>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.19; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ОТДАДУТ ПРОШЛОГОДНИЕ СУБСИДИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИТ 4,3 МЛРД РУБ. НА ЛЬГОТНЫЕ ПОЛЕТЫ В РЕГИОН

Размер бюджетных субсидий на льготные авиаперевозки на Дальний Восток в 2020 году увеличатся за счет неиспользованного в 2019 году остатка. Источники “Ъ” в федеральных ведомствах говорят, что общая сумма субсидирования на начало года составит 4,35 млрд руб., что на 1,4 млрд руб. больше, чем на начало 2019 года. В течение года сумма может быть увеличена. Так, за 2019 год она выросла с 2,9 млрд руб., до рекордных 8,1 млрд руб.

Правительство выделит на субсидирование перелетов льготных категорий граждан на Дальний Восток 4,35 млрд руб., рассказали “Ъ” источники в правительстве. Сумма превышает объем субсидий на начало 2019 года, когда на эти цели было выделено 2,8 млрд руб.

В пресс-службе правительства “Ъ” рассказали, что в бюджете на 2020 год на субсидирование льготных авиаперевозок на Дальний Восток, в Калининград и Крым заложено 3,8 млрд руб., из которых 75% (2,85 млрд руб.) пойдет на перевозки в дальневосточные города. Замдиректора департамента Минвостокразвития Ирина Маканова заявила 18 ноября на совещании в Совете федерации, что к этой сумме будут добавлены 1,985 млрд руб., не распределенные в 2019 году. Таким образом, общая сумма субсидий на начало 2020 года составит 5,8 млрд руб., 75% из которых (4,35 млрд руб.) пойдет на субсидирование перевозок на дальневосточных направлениях.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** во время совещания с вице-премьерами 18 ноября сказал, что число субсидируемых дальневосточных маршрутов будет увеличено со 152 до 176.

«Кроме того, субсидия для авиаперевозчиков будет проиндексирована в среднем на 30%, это позволит поддержать цены на билеты для льготных категорий граждан на доступном уровне. Для таких пассажиров цена авиабилета останется на уровне прошлого года — 50% от стоимости коммерческого тарифа на место в экономклассе», — добавил глава правительства.

В начале года «Аэрофлот» в течение нескольких дней после открытия продаж льготных билетов исчерпал весь лимит бюджетных средств, выделенных авиакомпании из бюджета. После этого **Минтранс** запрашивал в правительстве дополнительное финансирование. В результате к середине года общий объем субсидирования на все участвующие в программе авиакомпании достиг рекордных 8,1 млрд руб. В 2019 году перевозки льготных категорий граждан выполняют «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Utair, «Алроса», Nord Star, «Якутия», «ИрАэро», Nordwind, «Икар», Smartavia. Субсидируемые маршруты распределяются таким образом, чтобы они не повторялись у разных авиакомпаний.

В S7 отметили, что в 2020 году планируют дальнейшее развитие маршрутной сети в регионе. Запрос в Росавиацию по всем маршрутам будет сформулирован к 1 декабря, к окончанию срока подачи заявок.

Президент «Ютэйр — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков рассказал “Ъ”, что компания подала в Росавиацию заявки на предоставление субсидий на льготные билеты

по маршрутам Москва—Анадырь и Москва—Нарьян-Мар, на которых работает и в 2019 году. Сегодня льготные билеты могут купить только определенные категории граждан, которые составляют не более 10% от всего пассажиропотока этих направлений.

Мы считаем, что абсолютно все пассажиры должны иметь возможность купить субсидированные билеты. Любое выделение отдельных льготных групп является формой дискриминации», — заявил господин Пермяков.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что увеличение субсидирования позволит перевозить большее число людей — текущего объема предоставляемых квот не хватает, чтобы удовлетворить весь спрос на перевозки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163555>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/D66A81B3F14260D0432584B6003E3BAD>

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-rasshirilo-spisok-subsidiruemih-aviamarshrutov--2019-11-18/>

<https://ria.ru/20191118/1561068690.html>

ТАСС; 2019.11.18; НОВУЮ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕСТНОЙ АВИАЦИИ ДОЛЖНЫ ЗАПУСТИТЬ С 2021 ГОДА

Новая модель развития региональной и местной авиации должна быть выработана в первой половине 2020 года, а использоваться в 2021-2024 годах. Об этом сообщил вице-премьер **Максим Акимов** на стратегической сессии по формированию концептуальных подходов долгосрочной стратегии развития региональных и местных гражданских авиаперевозок в России, следует из сообщения на сайте правительства.

«Ближайший наш результат - конкретные правила, обновленная нормативная база, новая модель развития региональной и местной авиации, которая будет работать с 2021 по 2024 годы включительно. И далее в ее развитие необходимо сформировать некую общую концепцию по долгосрочному периоду - с горизонтом 5-10 лет, чтобы последовательно, вне зависимости от политического цикла, развивать этот сегмент, имея хорошо проработанную базу», - сказал **Акимов**, слова которого приводятся в тексте сообщения.

В сессии также участие приняли губернаторы, представители администрации президента России, руководители федеральных органов исполнительной власти, авиационной промышленности, аэропортовых холдингов, авиакомпаний и экспертное сообщество.

«По мнению вице-преьера, базовые общие подходы по развитию региональной и местной авиации, выработанные на сессии, необходимо сформулировать до конца этого года, с тем чтобы первую половину 2020 года посвятить выработке конкретных механизмов их реализации», - отмечается в сообщении.

Ранее в интервью ТАСС **Акимов** сообщал, что правительство в течение 2020 года представит перспективную модель развития региональных авиаперевозок. По его словам, при создании модели правительство и профильные ведомства будут опираться в первую очередь на поручение президента по комбинированию в рамках одной авиакомпании субсидируемых и высокодоходных направлений.

<https://tass.ru/ekonomika/7140073>

ТАСС; 2019.11.18; «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕН ВВЕСТИ ОНЛАЙН-ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ

Компания «**Аэрофлот**» сообщила о планах внедрить на своем сайте и в мобильном приложении систему онлайн-продажи льготных авиабилетов, которые в настоящее время можно приобрести только в кассах в силу необходимости предъявлять соответствующие документы. Об этом говорится в ответе заместителя гендиректора по административному управлению «**Аэрофлота**» Василия Авилова на депутатский запрос первого зампреда комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Сергея Боярского («Единая Россия»).

«В настоящее время в ПАО «**Аэрофлот**» собственными силами ведется разработка подсистемы онлайн-продажи субсидируемых перевозок на сайте авиакомпании и в

мобильном приложении для отдельных категорий клиентских групп, идентификацию/аутентификацию которых по критерию возраста возможно реализовать с помощью локальных автоматизированных процедур без привлечения внешнего источника авторизации», - сообщил Авилов (копия письма есть в распоряжении ТАСС).

Замглавы авиакомпании подтвердил, что «Аэрофлот» «заинтересован в реализации проекта, поскольку эта услуга будет способствовать повышению качества обслуживания пассажиров и расширению доступа к программе субсидирования авиаперевозок для населения». «В то же время требования <...> о необходимости представления документов, подтверждающих право гражданина на социальную перевозку, при выполнении бронирования, а также отсутствие единой формы таких документов для отдельных категорий пассажиров льготной категории не позволяют в полной мере реализовать услугу онлайн-продажи без привлечения единого электронного источника авторизации клиентов», - констатировал он.

Крупнейший российский авиаперевозчик «неоднократно выступал с инициативой подключения единого портала госуслуг в качестве источника авторизации, однако информацией о статусе и сроках разработки соответствующих сервисов на данном портале не располагает», добавил Авилов.

Минтранс готовит совещание

В свою очередь, первый замминистра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** сообщил в ответ на запрос Боярского, что, в соответствии с письмом ведомства, «Минкомсвязь России прорабатывает вопрос обеспечения возможности авторизации пассажиров при покупке льготных перевозок через существующие государственные информационные системы», в том числе через портал госуслуг. **Минтранс** также запросил позицию по этому поводу у Федерального агентства воздушного транспорта, «Аэрофлота», а также Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, сказано в письме чиновника (копия есть у ТАСС).

По словам **Алафинова**, «в целях выработки консолидированной позиции по мерам, необходимым для реализации пассажирских перевозок <...> через онлайн-платформы, до конца ноября 2019 года запланировано проведение совещания с участием федеральных органов исполнительной власти и авиаперевозчиков».

Прогноз парламентария

«Мы движемся в одном направлении с **Минтрансом** и «Аэрофлотом», все заинтересованные стороны осознают актуальность развития цифровых сервисов в этой сфере», - сказал ТАСС Боярский, комментируя поступившую ему информацию. «Надеюсь, что с 2020 года у граждан появится возможность выкупать льготные билеты через интернет-платформы, а не выезжать в административный центр, где есть касса той или иной авиакомпании, и стоять в многочасовых очередях», - добавил он.

Ранее в адрес Центра поддержки гражданских инициатив (проект сторонников партии «Единая Россия»), координатором которого является Боярский, поступило обращение Общероссийского объединения пассажиров с просьбой обратить внимание на ситуацию, сложившуюся вокруг субсидирования покупки авиабилетов. Так, продажа билетов гражданам, имеющим право на приобретение их по специальному тарифу, происходит в порядке живой очереди через кассы, при этом, например, в регионах Дальневосточного федерального округа этот процесс может затягиваться до 30 часов. Более того, жители многих субъектов РФ не имеют возможности воспользоваться своим правом в связи с отсутствием касс авиакомпаний, реализующих субсидируемые авиабилеты, указывал парламентарий.

<https://tass.ru/ekonomika/7139413>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.18; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПРЕДЛАГАЮТ МИНТРАНСУ РФ ПРОДЛИТЬ СРОКИ ДЕЙСТВИЯ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Власти Сахалина предлагают **Минтрансу** РФ увеличить срок действия приказа о субсидированных авиаперевозках на несколько лет, сообщила в понедельник пресс-служба правительства Сахалинской области.

С такой инициативой губернатор Валерий Лимаренко выступил на стратегической сессии в Твери, на которой специалисты **Минтранса** РФ и транспортных компаний, главы субъектов федерации обсуждали стратегию развития региональных и местных авиаперевозок в России.

По мнению главы региона, «выстраивать работу в области субсидированных перелетов по социально значимым маршрутам необходимо как минимум на три-пять лет, а приказ Росавиации охватывает период только в один год».

«Краткосрочные договоры не позволяют авиакомпаниям увеличивать и обновлять авиапарк, готовить пилотов и технический персонал. Поэтому срок действия документа необходимо продлить», - цитирует пресс-служба слова Лимаренко, который отметил также, что вопрос доступности авиаперевозок «жизненно важен для единственной в стране островной Сахалинской области».

Губернатор поднял вопрос о необходимости выделения федерального финансирования на субсидирование авиаперевозок. Он напомнил, что единые тарифы на авиаперелеты внутри региона для жителей Сахалинской области обеспечиваются в настоящее время за счет средств регионального бюджета. С 27 октября «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) возобновил перелеты между Южно-Сахалинском и Москвой, «плоские» тарифы авиакомпании на этом направлении субсидируются также из областного бюджета.

Федеральные субсидии позволят высвободить средства сахалинского бюджета и направить их на повышение транспортной доступности и на решение других первоочередных для жителей региона вопросов, сказал Лимаренко.

«Наша задача - сделать Сахалин, который находится на пересечении ключевых воздушных и морских путей, крупным пассажирским и грузовым транспортным узлом. Ведем сейчас переговоры с перевозчиками, приглашаем их к себе. С этой же целью субсидируем билеты», - добавил глава региона.

Кроме того, у областных властей есть планы по развитию малой авиации и восстановлению сети аэродромов советского времени. Тогда станут возможны перелеты в Тымовский, Александровск-Сахалинский и другие районы Сахалинской области, отмечает пресс-служба.

ТАСС; 2019.11.18; РОСАТОМ ВНЕС В ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОРАБОТАННЫЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Госкорпорация «Росатом» завершила совместную с Минвостокразвития работу над планом развития Северного морского пути (СМП). Документ внесен в правительство РФ, сообщил в понедельник на пресс-конференции в Москве замглавы министерства Александр Крутиков.

Вице-премьер РФ Юрий Трутнев по итогам заседания госкомиссии по развитию Арктики 25 июля рекомендовал Росатому уделить больше внимания теме инфраструктуры для СМП, а не только вопросам строительства и эксплуатации ледоколов.

«Росатом вместе с нами завершил работу над проектом плана развития Северного морского пути до 2035 года. Он на прошлой неделе был доработан и внесен в правительство, - сказал Крутиков, отметив, что в доработанном плане были учтены все предложения Минвостокразвития. - Мы этот план поддерживаем».

В декабре 2018 года Госдума приняла закон о наделении Росатома полномочиями по развитию СМП. Согласно документу, Росатом будет определять подведомственное предприятие, уполномоченное согласовывать разрешение на плавание судов в акватории Севморпути. Кроме того, госкорпорация от имени РФ будет заключать концессионные соглашения в отношении объектов инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории СМП, проектировать и строить здания.

<https://tass.ru/ekonomika/7144379>

ТАСС; 2019.11.18; ГРУЗОБОРОТ АРКТИЧЕСКОГО БАССЕЙНА РФ В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ 2019 ГОДУ ВЫРОС НА 15,6%

Грузооборот портов Арктического бассейна РФ по итогам января-октября 2019 года составил 87,41 млн тонн, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 15,6%, сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

Темпы роста грузооборота за отчетный период сократились и находятся на минимальном уровне с начала года ниже 18%. В дальнейшем ожидается дальнейший спад темпов роста с учетом эффекта высокой базы.

Перевалка наливных грузов портами бассейна выросла на 21,5%, до 61,09 млн тонн. Сухих грузов перевалено 26,31 млн тонн (+3,9%).

Грузооборот порта Мурманск вырос на 2,3%, до 51,63 млн тонн. Порт Сабетта нарастил перевалку грузов на 77,9%, до 22,95 млн тонн. Грузооборот порта Варандей составил 6 млн тонн (+4%), Архангельск - 2,29 млн тонн (-4,1%). Рост перевалки грузов в порту Кандалакша составил 20,7%, Дудинка - 12,1%.

По итогам 2018 года грузооборот портов Арктического бассейна РФ составил 92,73 млн тонн, в том числе: перевалка наливных грузов - 62,28 млн тонн, сухих - 30,45 млн тонн. Грузооборот порта Мурманск составил 60,69 млн тонн.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gruzooborot-arkticeskogo-bassejna-rf-v-anvare-oktabre-2019-godu-vyros-na-156>

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2019.11.18; ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ БОЛЬШОГО САВИНО ОЦЕНИЛИ В 4,9 МЛРД РУБЛЕЙ

Вице-премьеру Виталию Мутко, побывавшему в Перми с рабочим визитом, представили план второго этапа реконструкции аэропорта Большое Савино. Как сообщает краевой **минтранс**, проектно-сметная документация (ПСД) второго этапа реконструкции будет готова в третьем квартале 2020 года. Объем финансирования составит 4,9 млрд руб.

В **Минтранс** РФ и аналитический центр при правительстве РФ направлена заявка на включение второго этапа реконструкции Большого Савино в состав федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года. Это позволит получить средства на реконструкцию аэропорта из федерального бюджета.

Ознакомившись с планами реконструкции, господин Мутко обратил внимание, что ПСД по второму этапу должна быть тщательно проработана. Также он отметил, что поддержит внесение проекта в **комплексный план** на совещании по его утверждению правительством РФ, которое может состояться уже до конца ноября этого года.

Напомним, реконструкция аэровокзального комплекса Большого Савино началась в апреле 2018 года и оценивается в 5,5 млрд руб. На первом этапе будет отремонтирован аванперрон, рулежная дорожка и перрон для стоянки трех самолетов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163279>

На ту же тему:

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5dd27f1e9a7947753ed4a804>

<https://tass.ru/ekonomika/7146625>

РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.18; ЭКСПЕРТЫ УСОМНИЛИСЬ В ДОСТИЖЕНИИ ЦЕЛИ РОССИИ ПО СНИЖЕНИЮ СМЕРТНОСТИ В ДТП; В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ НЕТ ПРИМЕРОВ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ ОТ ДТП В 3,5 РАЗА ЗА СЕМЬ ЛЕТ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ ВШЭ. СРОКИ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЦЕЛИ МАЙСКОГО УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ СЛИШКОМ СЖАТЫ, СЧИТАЮТ ОНИ

Ни одной стране в мировой истории не удавалось сократить смертность от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в 3,5 раза за семь лет, как того требует **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Сроки, установленные в майском указе президента до 2024 года, слишком сжаты с точки зрения международного опыта и существующего уровня смертности, предупредили научные сотрудники Института демографии НИУ ВШЭ Анастасия Пьянкова и Тимур Фаттахов в статье

«Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: подходы к оценке, тенденции и перспективы».

Целевой показатель — снижение смертности в результате ДТП к 2024 году в 3,5 раза от уровня 2017-го до четырех человек на 100 тыс. населения — был установлен «Стратегией безопасности дорожного движения», одобренной правительством в январе 2018 года (*.pdf). В мае прошлого года президент **Владимир Путин** закрепил аналогичную цель в майском указе, и она также нашла отражение в соответствующем **нацпроекте** (*.pdf). Если взять средний вариант прогноза Росстата по численности населения до 2030 года, то абсолютное число погибших в ДТП должно снизиться на 68% к 2024 году.

Международный опыт показывает, что достигнуть таких низких показателей смертности от ДТП в столь сжатые сроки (семь лет) еще никому не удавалось, пишут демографы ВШЭ. «В мировой истории не было прецедентов», — подчеркивают они. Для того чтобы достичь уровня смертности четыре погибших на 100 тыс. человек, Японии потребовалось 39 лет, Великобритании — 35, Норвегии — 33, Финляндии — 27 лет.

Чем ниже уровень дорожно-транспортной смертности, тем больше времени требуется для его дальнейшего снижения, поскольку прежние меры по безопасности дорожного движения в новых условиях уже не приводят к столь интенсивному снижению, отмечают Пьянкова и Фаттахов. «Для его обеспечения требуются новые меры и инструменты, предполагающие более сложные и инфраструктурные, градостроительные решения и, что самое главное, изменение поведения людей», — говорится в статье экспертов ВШЭ.

Что показывает официальная статистика

Смертность на российских дорогах за период с 2014 по 2017 год существенно снизилась (с 18,8 до 13 погибших на 100 тыс. человек). Но такие темпы сокращения числа погибших на дорогах не уникальное явление, в некоторых странах оно происходило быстрее: в Японии за два года, а в Нидерландах за три года, указывают эксперты ВШЭ. Добиться сокращения смертности от ДТП в России помогло ужесточение законодательства для водителей, управляющих автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, отмечают они.

Несмотря на значительное сокращение показателя (в 2018 году снижение смертности продолжилось), отрыв России от стран ЕС остается существенным, отмечают авторы статьи. По данным за 2017 год риск гибели в ДТП в Швеции ниже, чем в России, в 5 раз, в Германии — в 3,4 раза, в Великобритании — в 4,6 раза.

Многokратное отставание России обусловлено низкой дисциплиной водителей, сказывается низкое качество дорог, а также недостатки организации движения, говорится в правительственной «Стратегии безопасности дорожного движения».

Причинами высокой смертности на дорогах в России являются недостатки образования водителей и пешеходов, вождение в нетрезвом виде, использование телефонов за рулем, а также изъятия в правовом преследовании нарушителей, объяснял ранее спецпосланник генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт. В ответ на это глава Госавтоинспекции Михаил Черников, в свою очередь, отметил, что Россию «очень тяжело сравнивать с теми странами, которые имеют меньшую площадь и протяженность автодорог». По его словам, такие проблемы, как разговоры по телефону во время вождения и отвлечение на соцсети, существуют во всех европейских странах.

Как власти намерены добиться снижения смертности на дорогах

Согласно паспорту **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, правительство планирует:

к концу 2020 года подготовить поправки в законодательство, усиливающие ответственность за наиболее опасные правонарушения в области дорожного движения; закупать ежегодно не менее 1,25 тыс. технических средств для контроля за безопасностью транспортных средств (всего 7,5 тыс. единиц к 2024 году);

каждый год приобретать не менее 1,6 млн «экспресс-тестов» для проверки водителей на состояние опьянения (всего 9,4 млн к 2024 году);

поставлять ежегодно 2085 приборов контроля за безопасностью автодорог в профильные подразделения;

внедрить на 65 участках автодорог интеллектуальные системы, ориентированные на применение энергосберегающих технологий освещения;

проводить тренинги в родильных домах по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Общий бюджет **нацпроекта** до 2024 года составляет 4,8 трлн руб., из них на федеральный проект «Безопасность дорожного движения» планируется выделить 55,9 млрд руб.

Что эксперты рекомендуют сделать для снижения смертности

Для того чтобы добиться снижения смертности в результате ДТП к 2024 году до четырех погибших на 100 тыс. населения, политика правительства должна быть более продуманной и сконцентрированной на проблемных областях, пояснил РБК один из авторов статьи — Тимур Фаттахов. «Та политика, которая сейчас описана (в **нацпроекте**. — РБК), достаточно размытая, болевые точки не расставлены», — отметил он. По его мнению, достижение целевых показателей нужно рассматривать с учетом регионального неравенства и различий между городами и сельской местностью, отметил он.

Дело в том, что в России уже есть регионы, где целевой уровень дорожно-транспортной смертности практически достигнут. Это Москва и Санкт-Петербург, где в 2018 году число погибших от ДТП граждан составило 3,7 и 4,3 на 100 тыс. населения соответственно. Но есть и такие регионы, где снижение показателя смертности от ДТП до запланированного значения, учитывая его существующий уровень в этих регионах (более 20 погибших в ДТП на 100 тыс. человек), является трудновыполнимой задачей. Например, в Республике Калмыкия в 2018 году был зафиксирован один из самых высоких показателей смертности в стране — 30,1 погибшего на 100 тыс. населения, в Тыве — 28,6, в Ленинградской области — 24,1, в Забайкальском крае — 22,8.

Чем крупнее города, тем ниже уровень смертности, указывают авторы статьи. Это верно как для большинства европейских стран, так и для России. В городах с численностью населения свыше 1 млн человек число погибших от ДТП в 2017 году составило 4,4 погибшего на 100 тыс. населения. В городах с численностью населения от 100 тыс. до 250 тыс. — уже 7,1, а в сельских поселениях — 6,8.

По словам Фаттахова, нужно концентрироваться на снижении смертности среди водителей и пассажиров в возрасте от 15 до 44 лет и пешеходов старше 60 лет. Именно эти категории участников дорожного движения являются основными группами риска. «Если среди пешеходов снижение смертности кажется устойчивым трендом без видимых признаков стабилизации, то для водителей и пассажиров говорить об устойчивости снижения смертности можно пока с осторожностью», — отмечают демографы.

https://www.rbc.ru/economics/19/11/2019/5dd282449a794778c3ee8b4e?from=from_main

КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; СЕРГЕЙ МИРОШНИКОВ; 2019.11.19; КАК ДОРОЖНИКИ В ЕКАТЕРИНБУРГ ЕЗДИЛИ; ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ ВЫСТАВКИ «ДОРОГА 2019»

16–18 октября в Екатеринбурге прошла Международная специализированная выставка «Дорога 2019». На протяжении трех дней столица Урала была центром притяжения экспертов отрасли: обсуждались вопросы безопасности движения, внедрения интеллектуальных транспортных систем, применения новейших технологий. Ключевой темой выставки стала реализация национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Дорога 2019 развернулась на территории международного выставочного центра Екатеринбург-ЭКСПО, заняв почти 11 тыс. кв. м. — два выставочных павильона и площадь пе-ред ними. Интерес к мероприятию традиционно высокий: количество участников достигло 8 тыс. человек (Дорога 2018 в Казани собрала 6 тыс. человек). В текущем году инновационные решения представили более 250 компаний из 50 российских регионов, а также эксперты из Китая, Швейцарии и Чехии. Организаторами мероприятия выступили **Минтранс России, Росавтодор** и ГИБДД России, а также госкомпания Автодор.

Центральным событием стал визит премьер-министра России Дмитрия **Медведева**, который провел в Екатеринбурге совещание по реализации национального проекта **Безопасные и качественные автомобильные дороги**. В открытии выставки и ее работе так же принимали участие первые лица дорожно-строительного комплекса страны: вице-

премьер РФ **Максим Акимов**, глава **Минтранса Евгений Дитрих**, его первый заместитель **Иннокентий Алафинов**, глава **Росавтодора Андрей Костюк** и председатель правления госкомпании Автодор Вячеслав **Петушенко**.

В этом году выставка приобрела новый формат. Мы не просто традиционно собираемся и общаемся, а также обсуждаем ход реализации **нацпроекта** и комплексного плана модернизации инфраструктуры. У нас есть возможность поговорить, что необходимо еще сделать, чтобы придать обоим проектам дополнительное ускорение,— отметил **Евгений Дитрих**, открывая мероприятие.

Шведский опыт борьбы с ДТП

Большой интерес участников выставки вызвал доклад специалиста по безопасности транспортной администрации Швеции **Маттса-Оке Белина**. Он рассказал об успешном опыте реализации проекта **Vizion zego** по снижению до нуля смертности в ДТП. Проект реализуется с 1997 года, за 20 лет властям удалось снизить скорость движения с помощью камер, ввести дополнительные полосы для обгона и т. д. Сегодня в Швеции в ДТП ежегодно гибнет не более 25 человек на 1 млн населения. При этом, по словам **Маттса-Оке Белина**, Швеции удалось также изменить отношение граждан к безопасному вождению. Чтобы воспитать сознательных водителей, нам потребовалось 30 лет, и я не могу сказать, что все было гладко,— признался он.— Изначально Швеция была страной с левосторонним движением, отказ от которого тоже был довольно трудным и болезненным. Однако результаты того стоили.

Напомним, что в 2018 году правительством России была принята стратегия безопасности дорожного движения, предусматривающая достижение нулевой смертности на дорогах к 2030 году. Эта концепция была отчасти позаимствована у шведских коллег.

Инновации в дорожном строительстве

Инновационное оборудование для хранения, плавления и налива вяжущего битума в Екатеринбурге представило ООО Газпромнефть — Битумные материалы, а дочерняя компания **ЛУКОЙЛа ООО ЛКК-Интернешенл** продемонстрировало карту для подбора марки битума в зависимости от климатических условий. С битумом тяжелая история,— отметил **Дмитрий Медведев** во время осмотра экспозиции, посоветовав развивать технологии в этом направлении. По итогам своего визита премьер-министр поручил **Минтрансу** и **Минэнерго РФ** до 15 ноября текущего года представить в правительство предложения по созданию битумных хранилищ. Проблема хранения стройматериалов, необходимых в большом объеме для реализации задач **нацпроекта**, ранее уже обсуждалась на многочисленных совещаниях.

На стенде **ГИБДД** продемонстрировали прибор, который позволяет за секунды установить факт употребления водителем наркотиков или психотропных веществ с помощью одноразовых тестов в слюне. Научно-исследовательский институт **РосДОРНИИ** представил макеты передвижной лаборатории для диагностики автодорог **Эскандор** и установку **Циклос**, имитирующую действие нагрузок для оценки прочности дорожной одежды. **Эскандор** может на ходу проводить диагностику дороги сразу по нескольким параметрам (прочность, толщина слоев, ровность, шероховатость). **Циклос**, в свою очередь, за два месяца работы может создать нагрузку на дорожное полотно, аналогичную десяти годам использования дороги в обычных условиях. **РосДОРНИИ** показал также колееобразователь, имитирующий проходы колеса по дорожному полотну. Аппарат позволяет менять температурные условия и наблюдать, как быстро и при какой нагрузке образуются колея на асфальте.

Минтранс активно работает над созданием реестра новых технологий в дорожном строительстве, который также будет содержать информацию о производителях, поставщиках и инновационной технике. Система необходима, чтобы помочь регионам более динамично и качественно подойти к реализации **нацпроекта**. Прототип системы уже создан и успешно функционирует, отметил **Евгений Дитрих** в ходе совещания с премьер-министром. В реестре уже 30 наиболее актуальных технологий, к концу года мы это количество доведем до 200,—сказал министр. Согласно **нацпроекту**, к концу году 10% всех контрактов в рамках дорожной деятельности должны предусматривать использование новых технологий, сейчас их доля уже превысила 40%.

Тема кадрового обеспечения **нацпроекта** обсуждалась в ходе круглого стола Автодорожные кадры-2020. Начальник управления административно-кадровой работы и правового обеспечения **Росавтодора** Максим Молчанов говорил о необходимости создания кадрового резерва, в состав которого должны войти креативно мыслящие молодые специалисты, нацеленные на реализацию инновационных проектов. В 2019 году удалось трудоустроить 300 студентов на предприятиях дорожного хозяйства, рассказал глава общественной организации Мобильные кадры страны Владислав Шамин, при этом молодые специалисты могут повысить уровень навыков, в частности для работы на определенных видах дорожной техники.

Также в ходе выставки была наглядно продемонстрирована высокая вовлеченность населения в национальный проект: в частности была представлена система учета общественного мнения, аккумулирующая отзывы граждан о дорогах из социальных сетей, интернет-ресурсов и с сайта **нацпроекта** bkdrf.ru. Ключевой аспект работы в рамках реализации национального проекта — это обеспечение постоянной обратной связи с гражданами,—подчеркивают в **Росавтодоре**.—В диалоге с жителями можно достичь максимального эффекта проводимых мероприятий, ведь главная их цель —улучшение качества жизни населения. Собственные страницы в соцсети ВКонтакте уже созданы для всех регионов, участвующих в **нацпроекте**: любой гражданин может сообщить о дефекте или нарушении технологии ремонта. С начала года поступило более 5,2 тыс. обращений через сайт bkdrf.ru и сайт Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог dorogionf.ru, а также более 2,2 тыс. запросов в соцсетях. На 85% обращений уже даны ответы.

Проект «Улица Победы»

В рамках Дороги 2019 был анонсирован масштабный проект Улица Победы, приуроченный к 75-летию победы в Великой Отечественной войне. В 2020 году каждый регион, участвующий в **нацпроекте**, должен включить в план по ремонту улицы, проспекты и площади, названные в честь Победы или героев Великой Отечественной войны. Уже сейчас ведется работа над интерактивной картой улиц, в названии которых есть слово Победа. Всего их насчитывается 1883, суммарная протяженность этих улиц — более 1,6 тыс. км. В проекте планируют участвовать 83 субъекта федерации.

Идея этого проекта исходила от нескольких регионов, рассказал **Евгений Дитрих**. Данные мероприятия не потребуют дополнительных расходов,—уточнил он.—Проделанная работа с учетом уже запланированных мероприятий в честь Дня Победы станет данью памяти павшим в Великой Отечественной войне.

Соглашение о строительстве обхода Тольятти

В ходе выставки было также подписано соглашение о строительстве обхода Тольятти с мостом через Волгу. Новая дорога станет частью международного транспортного коридора Европа—Западный Китай. Соглашение было заключено между Самарской областью и концессионной компанией Обход Тольятти. Планируется строительство более 90 км автодорог и моста длиной 3,7 км. Работы начнутся в 2019 году, а завершится —в 2023-м. Стоимость проекта —121 млрд руб.

Маршрут Европа—Западный Китай, напомним, состоит из трех основных частей. Первая —это трасса М-11 от Санкт-Петербур-га до Москвы и участки ЦКАД. Второй участок — будущая скоростная автодорога М-12 Москва—Казань: в правительстве недавно определились с ее параметрами, она будет построена к 2027 году в рамках концессии. Третий — участок от пересечения со скоростной трассой Москва—Казань до границы с Казахстаном.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163060>

КОММЕРСАНТЬ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; ДОРОЖНУЮ СТРОЙКУ ПЕРЕВОДЯТ В «ЦИФРУ»

Одно из приоритетных направлений развития транспортного комплекса — цифровая трансформация производственных процессов. Для повышения координации работ и контроля дорожного ремонта **Росавтодор** создал решение на платформе СОУ «Эталон», которое представляет собой единое цифровое пространство по взаимодействию всех участников процесса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Система

позволяет в онлайн-режиме отслеживать, что происходит в конкретном субъекте РФ и на конкретном участке дороги. **Минтранс России** и **Росавтодор** протестировали «Эталон» еще в 2017–2018 годах в ходе реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Сейчас система используется для контроля в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». «Эталон» позволяет дистанционно отслеживать не только ход строительства, но и готовность различных документов, программ дорожной деятельности, конкурсов, а также контролировать заключение контрактов с подрядными организациями.

Разработана и действует система навигационного диспетчерского контроля выполнения госзаказа на содержание автодорог — программно-технический комплекс «Дортранснавигация». Система позволяет дистанционно контролировать спецтехнику, занятую на работах по содержанию федеральных автодорог. Диспетчеры в центрах управления получают информацию с мест с помощью спутниковой навигации ГЛОНАСС. Сейчас под контролем системы работает свыше 7 тыс. дорожных машин.

Новую электронную услугу по оформлению договора на присоединение объектов дорожного сервиса на федеральных дорогах **Росавтодор** презентовал еще в прошлом году. Концепция развития объектов дорожного сервиса предполагает в ближайшие годы строительство на федеральной сети 46 автозаправочных станций, 426 площадок отдыха, 50 пунктов питания, 166 станций техобслуживания и 56 мотелей. Сейчас вдоль федеральных трасс расположено более 2,3 тыс. таких объектов.

Еще одно важное направление в области цифровизации — внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), позволяющих автоматизировать управление дорожным движением. В рамках развития ИТС сегодня уже внедряются автоматизированные пункты весогабаритного контроля (АПВГК). Подобные приборы необходимы для контроля и вынесения постановлений в отношении нарушителей, по вине которых дороги преждевременно разрушаются. Сегодня на федеральной дорожной сети работает 20 АПВГК, до 2024 года планируется размещение еще 387 приборов. 366 пунктов весогабаритного контроля появится на региональных трассах в течение четырех лет. Важной частью ИТС являются также автоматические комплексы фиксации нарушений ПДД: их применение позволяет снизить аварийность в очагах концентрации ДТП. В 2019 году на федеральной сети было установлено более 1 тыс. дорожных камер. Развитие ИТС крайне важно для движения беспилотных автомобилей, которые уже постепенно появляются на дорогах. В перспективе транспортные средства без водителей должны получать сведения об условиях движения с датчиков, установленных вдоль магистралей. Первые испытания беспилотников **Росавтодор** провел в 2018 году на Крымском мосту.

Планируется также создать единую цифровую модель дорожной сети. Предполагается, что дорожники в рамках обследования автомагистралей и трассы зафиксируют местоположение всех ограждений, знаков, развязок, площадок отдыха, комплексов фиксации нарушений ПДД, рамок системы «**Платон**», примыканий и пересечений дорог в одном уровне, наземных и надземных пешеходных переходов, железнодорожных переездов и т. д. Также будут собраны данные об обстановке в границах полос отвода трассы, сведения об остаточной упругости покрытия. Все эти данные занесут вместе с координатами в автоматизированный банк данных «Дорога». Участки, не требующие ремонта, будут окрашены в зеленый цвет, участки, которые потребуют ремонта в ближайшее время, — в желтый, участки, требующие незамедлительного обслуживания, — в красный. Работу по созданию такой цифровой модели проведут в течение трех лет.

Другое перспективное направление — это применение в дорожной отрасли BIM-технологий (он англ. «Building Information Model»). Речь идет о цифровом моделировании и управлении полным жизненным циклом объекта. Такие технологии позволяют, во-первых, увеличить скорость проектирования дороги, сократив при этом количество ошибок. Также упрощается процесс приемки работ. В итоге снижается конечная стоимость строительства. Уже принято решение создать рабочую группу при **Минтрансе России** по применению BIM-технологий в дорожном строительстве.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163052>

КОММЕРСАНТЬ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; НЕ ОЧЕНЬ ДОРОГИ ДОРОГИ; УСПЕХИ И ПРОБЛЕМЫ ГЧП-ПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ

Государственно-частное партнерство (ГЧП) в области дорожного строительства обычно ассоциируется с платными федеральными автомагистралями М-11, М-4 и ЦКАД. Немногие знают о существовании региональных концессий, в которых наряду с частными инвесторами участвуют региональный и федеральный бюджеты. Хотя в **Росавтодоре** считают подобную практику успешной, массовой она не стала: мешают нехватка опыта в регионах, нерешительность инвесторов и пробелы в законодательстве.

Операция «Частные руки»

Возможность реализации региональных дорожных проектов на условиях государственно-частного партнерства появилась в 2016 году, когда правительство определило правила предоставления субъектам межбюджетных трансфертов для строительства стратегически важных объектов. Позже **Минтранс** утвердил методику отбора проектов, претендующих на финансирование.

Процедура эта довольно сложная, но основные ее положения следующие. Рассмотрением проектов занимается **Федеральное дорожное агентство**. Главные условия для претендентов на финансовую поддержку: доля межбюджетных трансфертов не может превышать 50% в проекте строительства (или реконструкции) участка дороги и 75% при строительстве (или реконструкции) моста или путепровода. Не менее 15% финансирования должно поступить из внебюджетных источников. Еще одно важное условие: стоимость регионального проекта не может быть меньше 1,5 млрд руб., затраты на проектирование не должны входить в стоимость.

Субъект федерации должен представить в **Росавтодор** обоснование для предоставления федеральной поддержки, включая прогноз возможного социально-экономического эффекта (к примеру, строительство моста может привести к появлению дополнительной связи между регионами), а также описание возможных препятствий для реализации проекта. Должны быть представлены годовые прогнозы интенсивности движения по объекту за весь срок концессии и основанная на этих прогнозах финансовая модель. По итогам рассмотрения заявок **Росавтодор** формирует перечень приоритетных ГЧП-проектов. Решение о предоставлении межбюджетных трансфертов принимает сначала межведомственная комиссия при **Минтрансе**, затем вердикт выносит правительственная комиссия по транспорту.

Сейчас в России реализуется четыре региональных ГЧП-проекта: в Хабаровском, Пермском краях, Новосибирской области, Республике Башкортостан (см. карту). Отдельно стоит упомянуть проект 102-километрового обхода Тольятти, который входит в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (впоследствии эта дорога станет частью международного коридора Европа—Западный Китай). 16 октября в Екатеринбурге было подписано соглашение о строительстве обхода между правительством Самарской области и концессионером. Еще одна перспективная концессия Самарской области — строительство первого этапа проспекта Карла Маркса. Проект уже одобрен межведомственной комиссией при **Минтрансе** области и правительственной комиссией по транспорту, сейчас готовится документация для проведения конкурса на право заключения концессии.

Существующую практику привлечения финансирования в **Росавтодоре** считают успешной. «В России только формируется рынок транспортных ГЧП-проектов, особенно региональных,— говорят в дорожном агентстве.— Реализуются капиталоемкие объекты, которые возможно эксплуатировать на платной основе. Использование данного механизма позволило оживить рынок региональных ГЧП-проектов, рынок их банковского финансирования».

Проблем в поиске инвесторов нет, отмечают в **Росавтодоре**. Тем более что по факту концессионеры привлекают гораздо большую долю внебюджетных инвестиций, чем заложенные в правилах **Минтранса** 15%. Без частного капитала обойтись нельзя, федерального и регионального финансирования не хватит для всех проектов, подчеркивают в **Росавтодоре**.

Непростая задача

Но на практике работать с региональным ГЧП-проектами оказалось делом непростым. В качестве примера можно привести строительство Восточного выезда из Уфы — одного из крупнейших и самых дорогостоящих проектов в регионе стоимостью 34 млрд руб. В декабре 2017 года строительство дороги одобрили на заседании межведомственной комиссии при **Минтрансе**, в апреле 2018-го — на заседании комиссии правительства по транспорту. Концессионером выступает ООО «Башкирская концессионная компания». Однако сейчас реализация временно приостановлена: между региональным правительством и компанией ведутся переговоры о «согласовании условий финансирования объекта с целью снижения бюджетной нагрузки», рассказали “Ъ” в госкомитете по транспорту и дорожному хозяйству Башкирии. СМИ сообщали, что проект вообще заморожен.

Много лет обсуждается строительство моста через Лену в Якутии. У этого объекта тоже непростая судьба. Он был предусмотрен федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России» в 2010–2015 годах. Распоряжением правительства РФ от 2 апреля 2013 года №489-р планировалось заключение концессионного соглашения для строительства мостового перехода, но в 2014-м в соответствии с указанием президента срок строительства был перенесен на 2020 год.

Сейчас **Росавтодор** вместе с правительством Якутии рассматривает возможность реализации проекта с помощью внебюджетных источников. В качестве инвестора рассматривалась, к примеру, китайская компания Sinohydro Corporation Ltd. Она предлагала два варианта моста — 3,46 км и 5,85 км: последний считается оптимальным, его стоимость оценивается в 88,6 млрд руб.

Между тем в рамках ВЭФ-2018 было заключено соглашение между правительством Якутии, группой компании ВИС и China Railway Construction Corporation Limited о реализации проекта по другой схеме: ВИС построит вантовый мост стоимостью 60 млрд руб., не менее 85% из этой суммы — капитальный грант из федерального бюджета. В итоге принято решение о создании рабочей группы по рассмотрению технических вопросов строительства моста.

«Региону предложено подготовить обоснование инвестиций и пройти технологический и ценовой аудит, однако информации о проведении данной работы в **Росавтодор** от правительства Якутии пока не поступало,— пояснили “Ъ” в дорожном агентстве.— В данный момент проект рекомендован к реализации Аналитическим центром при правительстве РФ в качестве объекта жизнеобеспечения». Независимо от принятого решения на проектирование и строительство уйдет не менее пяти лет.

Нехватка опыта, недостатки законов

В **Росавтодоре** признают, что развивать институт ГЧП в субъектах федерации мешают недостаточный уровень квалификации региональных концессионных компаний и малое количество ГЧП-инициатив на местах. Губернатор Курской области Роман Старовойт (возглавлял **Росавтодор** в 2012–2018 годах) говорит о проблеме, связанной с «нехваткой команд и специалистов, которые могут формировать подобные проекты в регионах и в целом понимают что-то в теме ГЧП». «Еще одна причина — отсутствие отработанных финансовых моделей таких проектов,— рассказал он “Ъ”.— Либо они получаются слишком дорогими, либо бизнес-модель не складывается. Это, в свою очередь, не позволяет привлечь крупные компании, которые в принципе готовы работать в регионах, например Газпромбанк, Сбербанк, ВТБ».

Курская область, рассказывает господин Старовойт, недавно пыталась построить платные путепроводы в рамках концессии, как это уже сделано в Рязанской области. «Мы нашли два объекта, провели опрос фокус-групп и выяснили, что при проезде дороже 25 руб. граждане пользоваться путепроводом не готовы, лучше будут ждать 15–25 мин. открытия шлагбаума на старом одноуровневом переезде,— пояснил Роман Старовойт. При меньшей цене срок окупаемости проекта получается слишком долгим — инвесторам это не интересно. В итоге концессию мы так и не запустили, поскольку платежеспособный спрос среди населения оказался слишком низким. Ситуацию усугубляет и то, что трафик на региональных дорогах невысокий».

Наибольшее развитие институт ГЧП получил на федеральном уровне, отмечает Наталья Резниченко, первый замгендиректора по инвестициям ООО «Первая концессионная корпорация» (входит в группу ВИС). Но если для федеральных проектов проводится большая предпроектная работа, оплачиваемая государством, то у субъекта федерации нет на это средств, поэтому эта работа ложится на плечи компании, отмечает госпожа Резниченко. Инвестор, в свою очередь, не готов тратить сопоставимые с федеральными проектами суммы без гарантий компенсации расходов, если соглашение на реализацию проекта не заключат.

«Механизмов такой защиты в настоящее время нет ввиду ограничений, которые накладывают на регионы существующая бюджетная система и ее правила... Зачастую для запуска проекта региону необходимо сделать технико-экономическое обоснование — именно оно должно служить основанием для принятия решения о реализации проекта,— говорит Наталия Резниченко.— Отсутствие средств на старте ГЧП-проектов становится непреодолимым препятствием. Отбор проектов также является сложным вопросом, с которым мы сталкиваемся в регионах: не хватает исходных материалов, что влияет на возможность принятия решений об участии в таких проектах».

Госорганы в субъектах федерации еще не готовы к массовому внедрению практики реализации инфраструктурных проектов через механизмы ГЧП, считает госпожа Резниченко: региональные власти живут в парадигме 44-ФЗ о госзакупках, что накладывает «определенный отпечаток» на стиль общения с потенциальным концессионером. «Государственно-частное партнерство строится на распределении рисков между государством и инвестором, в то время как при госзаказе все риски лежат на исполнителе,— поясняет она.— Попытки региона навязать концессионеру дополнительные обязательства часто приводят к невозможности реализации проекта. Публичные партнеры, имея ограниченные финансовые возможности и стараясь решать социальные задачи региона, пытаются предлагать частному партнеру ГЧП-проекты с заведомо убыточными для инвесторов финансовыми условиями».

Совершенствовать нужно и нормативную базу, подчеркивает Наталья Резниченко. «Большой проблемой» она называет незащищенность компаний, предлагающих частную концессионную инициативу: «Затратив большие средства на подготовку предложения, инвестор может остаться и без проекта, и без средств, так как законодательно не предусмотрена компенсация в случае, если частная инициатива преобразовывается в конкурс, который выигрывает другой инвестор». Предусмотренную 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» концессионную плату госпожа Резниченко называет вообще «атавизмом»: во многих проектах такая плата устанавливается формально в размере 1 руб. в год. Эксперт также говорит о сложности получения банковского финансирования на мелкие и средние по стоимости проекты: «Финансовым институтам в основном интересны крупные инфраструктурные проекты с высокой рентабельностью и стабильными гарантиями со стороны публичного партнера, а такие гарантии гораздо выше на федеральном уровне».

<https://www.kommersant.ru/doc/4163051>

КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; ДОРОЖНЫЕ ЯМЫ УХОДЯТ В ПРОШЛОЕ; КАКИЕ ВОПРОСЫ ПОСТАВИЛ ПЕРЕД ГОСУДАРСТВОМ НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

В России реализуется рекордный по объему работы и финансированию **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, цель которого увеличение доли региональной дорожной сети, соответствующей нормативным показателям, до 50%, и автодорог городских агломераций до 85% к концу 2024 года. За год удалось привести в порядок значительную часть объектов: жители уже видят изменения невооруженным глазом. Выявился и ряд проблем, которые нужно решать в ближайшее время, среди них — нехватка региональных управленцев и опыта четкого планирования.

«Эту проблему нужно решать»

Проблема недостаточного финансирования дорожной отрасли ощущалась еще с конца 1990-х годов. Но если на федеральной сети ситуация уже исправилась, то в регионах оставалась до недавних пор плачевной. Президент **Владимир Путин** поднял эту тему в сентябре 2016 года в ходе заседания совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам. «Многие из них даже в городах-миллионниках серьезно запущены,— говорил президент.— Эту проблему, безусловно, нужно решать — и гораздо большими темпами, чем это было до сих пор».

Минтранс предложил новую форму управления ремонтом с помощью приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Цель — довести до нормативного состояния дороги 36 агломераций с населением более 500 тыс. человек. В 2017–2018 годах на программу выделялось почти 130 млрд руб. из федерального бюджета. К концу 2018-го 62,6% дорог в агломерациях было приведено к нормативу.

В развитие приоритетного проекта был разработан национальный — «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», поставивший перед властями гораздо более сложную цель: не менее 50% всех региональных дорог и не менее 85% дорог агломераций должны соответствовать значениям нормативности к концу 2024 года. Управлением и координацией работ занимаются **Минтранс** и **Росавтодор** — в части федерального проекта «Дорожная сеть». Объемы финансирования **нацпроекта** рекордны: на дорожный ремонт и строительство потратят 4,4 трлн руб., 4,1 трлн руб. из которых обеспечат субъекты федерации и около 300 млрд руб. поступят из федерального бюджета.

Управленческий провал

Первый год реализации **нацпроекта** оказался успешным: субъекты федерации получили 126 млрд руб., большая часть средств была направлена на ремонт, капитальный ремонт и капиталоемкие проекты. Некоторые регионы завершили плановые работы еще в августе. По данным аналитического центра НАФИ (провел социологический опрос в 50 субъектах федерации), 46% жителей агломераций заметили увеличение объемов ремонта.

Поскольку проект такого масштаба реализуется впервые, не удивительно, что вскрылись и проблемы. В апреле выяснилось, что в ряде регионов доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, за год снизилась, хотя до того росла. К примеру, в Амурской области в конце 2017-го было приведено к нормативу 75% сети, но через год оказалось всего 30%. В Магаданской области показатель упал в шесть раз — с 70,5% до 17%. **Минтранс** проводил проверку, эксперты говорили, что регионы подкручивали цифры, чтобы получить допфинансирование на ремонт. В августе на совещании в правительстве губернатор Магаданской области Сергей Носов признал «проблемы с отчетностью», пообещав исправиться.

В июне выяснилось, что некоторые субъекты даже не завершили торги по выбору подрядных организаций. Были регионы, которые провели конкурсы, но не смогли заключить контракты или заключили, но не приступали к работам. Объяснения звучали самые разные: от погодных катаклизмов до большого потока туристов на дорогах. В результате в некоторых регионах ремонт начался только в сентябре и, скорее всего, закончится к концу года.

Вице-премьер **Максим Акимов** на одном из совещаний назвал ситуацию «управленческим провалом». Ведь субъекты федерации утверждали планы на год вперед, заранее получали деньги, но выполнить намеченное не смогли. В правительстве нашли способ влияния на отстающих: срывающие планы регионы не могут претендовать на дополнительные 15,1 млрд руб., которые планируется распределить на капиталоемкие мероприятия.

В деньгах недостатка нет

В следующем году управленческие ошибки должны быть исключены. На это обратил внимание **министр транспорта** России **Евгений Дитрих**, выступая на конференции в рамках международной выставки «Дорога-2019» в Екатеринбурге. Он призвал регионы сделать все возможное, чтобы контракты для выполнения планов на 2020 год были заключены до конца 2019-го, чтобы выйти на объекты уже в апреле—мае. Очень важно научиться управлять **нацпроектом** в регионах именно сейчас, акцентировал внимание **Евгений Дитрих**.

«С 2022 года все деньги от акцизов на топливо, которые мы передаем в субъекты в виде межбюджетных трансфертов, будут поступать к вам напрямую,— сказал министр.— Если кто-то не научится к этому времени эффективно управлять проектом, то это станет провалом. Наши возможности влиять на процессы, помогать вам их выстраивать будут исчерпаны».

Другие болевые точки обсуждались 16 октября и на совещании у главы правительства Дмитрия **Медведева**. Премьер, в частности, обратил внимание на низкую долю госконтрактов на принципах жизненного цикла, когда компании несут ответственность не только за проектирование и строительство, но и за эксплуатацию дороги (к концу года на принципах жизненного цикла в России должен заключаться каждый десятый госконтракт на дорожные работы). Премьер призвал активнее использовать эту практику.

Евгений Дитрих обратил внимание на капиталоемкие мероприятия. На эти цели выделено 20 млрд руб., но еще в середине октября по пяти объектам контракты не были заключены, что, по словам господина **Дитриха**, «вызывает тревогу». Речь, в частности, идет о реконструкции Красного моста в Орле, моста через реку Бира в Биробиджане и строительстве Ольгинской развязки в Нижнем Новгороде.

Еще одна проблема — невозможность выдать подрядчику аванс живыми деньгами, которые нужны, чтобы выстроить отношения с субподрядчиками и закупить заранее материалы (в зимний сезон, к примеру, битум значительно дешевле, чем летом). Вместо этого регионы выдают компаниям казначейские аккредитивы, которые невозможно использовать для закупки оборудования и материалов. Это приводит к тому, что компании вынуждены кредитоваться. **Дмитрий Медведев** уже поручил найти решения. Минфин и **Минтранс**, в частности, разработают предложения по установлению «особенностей выплаты авансов» при исполнении контрактов по ремонту, **Минтранс** и Минэнерго позаботятся о создании битумных хранилищ в регионах, где концентрация объектов строительства и реконструкции дорог самая высокая.

Подготовку к сезону уже начали

«Конечно, сначала не все регионы понимали, как работать в таком непривычном для них режиме **нацпроекта**,— рассказывает гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин.— Но уже к середине лета ситуация стабилизировалась». В большинстве регионов уже занимаются подготовкой к будущему сезону, отмечает эксперт, в соответствии с рекомендациями правительства и **Минтранса**. «В рамках **БКАД** вся программа работ, по сути, составлена на шесть лет вперед, что позволяет проводить подготовительные мероприятия заранее,— говорит он.— И это я считаю одним из самых больших плюсов: заказчики своевременно готовят проектно-сметную документацию, заранее запускают процедуры размещения госзаказа, а в сезон не тратят время на раскачку». При этом, отмечает Игорь Старыгин, в каждом субъекте есть свои нюансы: где-то объект сложный, где-то из-за возросших объемов работ требуется наращивание мощностей подрядных организаций и т. п. «Нужно стремиться к заключению контрактов в декабре, при этом учитывать региональные особенности»,— говорит он.

Для **нацпроекта** нужен мелкий и средний бизнес, который в последние годы находился по большому счету на голодном пайке, пояснил “Ъ” глава общественного совета **Минтранса** РФ Михаил Блинкин: «Многие участники рынка обанкротились, и сейчас, когда регионы объявляют тендеры, выясняется, что жизнеспособных исполнителей и подрядчиков нет. Если в регионах будет четкое планирование работ и финансовое обеспечение, то на рынок автоматически придут новые игроки. Но компании должны понимать, что они могут взять технику в лизинг на несколько лет, нанять людей на хорошие и стабильные зарплаты. Нужно править законодательство: сейчас подрядчику, который выиграл конкурс в этом году, никто не дает гарантий, что он выигрывает его в следующем».

Средний лот, который разыгрывается в регионах,— это ремонт 2,5–3 км дороги невысокой технической категории за 10–20 млн руб., продолжает Михаил Блинкин. «Но условия для проведения такого конкурса такие же сложные, как будто мы строим многомиллиардный Крымский мост,— поясняет он.— За рубежом все эти процессы существенно упрощены вплоть до того, что руководство местной администрации вправе самостоятельно выбирать подрядчиков из числа известных на местном рынке компаний». Нужно менять закон о госзакупках, упрощая конкурсные процедуры для небольших

ремонт, считает эксперт, при этом о контроле качества работ можно не беспокоиться. «В каждом регионе есть представители общественности, блогеры, которые сразу поднимают шум, если что-то не сделано,— говорит он.— Так что обман скрыть будет сложно. Прозрачность всех процессов — это один из важных плюсов национального проекта».

<https://www.kommersant.ru/doc/4163049>

ТАСС; 2019.11.18; В КУЗБАССЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 112 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ

Участки дорог, которые будут отремонтированы в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, определены в Кузбассе. В общей сложности будет отремонтировано более 112 км, сообщил в понедельник ТАСС начальник департамента жилищно-коммунального и дорожного комплекса Олег Ивлев.

«Всего в 2020 году запланировано отремонтировать 67 км автодорог регионального и межмуниципального значения, не входящих в состав агломераций, а также более 30 км в Кемеровской агломерации и еще 15 км в Новокузнецкой агломерации. В общей сложности это свыше 112 км дорог, на капитальный ремонт и реконструкцию которых мы планируем направить 4,6 млрд рублей из бюджетов всех уровней», - сказал Ивлев.

Основная часть финансирования в 2020 году пойдет на два сложных и капиталоемких проекта в Новокузнецке - это реконструкция центрального городского проспекта Металлургов и Бызовского шоссе, которое является единственной дорогой между двумя жилыми районами. Также запланирован ремонт дорожного покрытия на междугородних трассах, ведущих из Кузбасса в сторону Новосибирска, Бийска, Томска.

По словам Ивлева, при выборе участков для дорожного ремонта учитывались состояние дорожного покрытия, наличие предписаний от Госавтоинспекций по приведению дорог в нормативное состояние, интенсивность движения, а также жалобы и обращения граждан.

«В план ремонта включены дороги, составляющие опорную дорожную сеть области, имеющие важное значение для наших крупных городов, а также соединяющие регион с другими областями», - добавил он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kuzbasse-otremontiruyut-bolee-112-km-dorog-v-2020-godu-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.11.18; ГЛАВА ГИБДД ПОДТВЕРДИЛ, ЧТО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД ВНОСИТЬСЯ НЕ БУДУТ

Госавтоинспекция в ближайшее время не планирует вносить кардинальных изменений в Правила дорожного движения, чтобы не путать водителей. Об этом журналистам сообщил глава ГИБДД России Михаил Черников.

«Мы говорили, что в правила дорожного движения мы вводим мораторий и для того, чтобы сегодня вводить какие-то новеллы, необходимо это комплексно изучать. Поэтому есть специальная группа, которая создана и рассматривает те или иные новшества, которые можно ввести. Но в ближайшее время вносить какие-то изменения в ПДД, постоянно запутывая водителя и участников дорожного движения, конечно, не планируется», - сказал он.

Ранее начальник Научного центра безопасности дорожного движения МВД России Дмитрий Митрошин сообщил ТАСС, что Госавтоинспекция не планирует в течение двух лет вносить кардинальные изменения в свод существующих правил дорожного движения (ПДД).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravka-glava-gibdd-podtverdil-cto-v-blizajsee-vrema-izmenenia-v-pdd-vnositsa-ne-budut>

ТАСС; 2019.11.19; ПРОИЗВОДСТВО ТЕРМОПЛАСТИКА ДЛЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ ЗАПУСТИЛИ В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Группа компаний «Белзнак» завершила реконструкцию производственной площадки одного из филиалов в Белгородской области и запустила производство термопластика для дорожной разметки, сообщила в понедельник пресс-служба департамента строительства и

транспорта региона. До 2020 года включительно в новое производство инвестируют более 1,4 млрд рублей.

«В Борисовке (Белгородская область) запускают производство термопластика для дорожной разметки. В филиале проведена полная реконструкция производственной площадки, построены новые корпуса, закуплено оборудование. На период 2018-2020 годов сумма инвестиций запланирована в размере 1,42 млрд рублей», - уточнили в пресс-службе.

Как отметили в департаменте, возможности производства позволят выпускать на предприятии под Белгородом как цветной, так и белый термопластик. Компоненты для его производства на данном этапе закупаются в России и за рубежом. Кроме того, за счет нового оборудования на предприятии появилась возможность сократить время на изготовление масок дорожных знаков - их будут наносить методом печати, что увеличит срок службы такого знака вдвое.

В 2019 году Белгородская область первой завершила работы в рамках «дорожного» **нацпроекта** - за два с половиной месяца отремонтировано почти 140 км дорог, всего построено и отремонтировано 458 объектов, объем инвестиций составил 21,5 млрд рублей. В 2020 году на реконструкцию и возведение новых дорог в Белгородской области направят 17 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proizvodstvo-termoplastika-dla-doroznoj-razmetki-zapustili-v-belgorodskoj-oblasti>

КОММЕРСАНТЪ REVIEW ДОРОГИ РОССИИ; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2019.11.19; НАВЕЛИ МОСТЫ; КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ЭКОНОМИКА КРЫМА С ПОЯВЛЕНИЕМ МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Еще несколько лет назад транспортная недоступность Крыма снижала его инвестиционную привлекательность, тормозила развитие различных отраслей промышленности. Запуск автомобильного движения по Крымскому мосту, ставшему главной транспортной артерией региона, привел к росту грузооборота и туристических потоков. Экономический рост ожидается и после запуска железнодорожной части моста — это произойдет уже в конце года.

Туристов больше, сезон дольше, цены ниже

Больше других изменения после запуска автомобильного движения по Крымскому мосту полтора года назад почувствовала туристическая отрасль. По оценкам министра курортов Крыма Вадима Волченко, гостиничная деятельность и смежный бизнес дают около 20–25% совокупного дохода республики. Мост отработал два курортных сезона. В 2018 году в Крыму отдохнули 6,8 млн туристов, что на 28% больше, чем в 2017-м. В 2019 году в министерстве курортов фиксируют прирост турпотока еще на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Если раньше (в 2016–2017 годах) порядка 40% туристов добирались на полуостров на пароме, то в 2018-м почти половина (47%), а в 2019-м 58% отдыхающих приехали в Крым по мосту через Керченский пролив.

Запуск моста привел к появлению на полуострове большего числа туристов на личном автотранспорте, рассказала “Ъ” исполнительный директор ассоциации «Туристический альянс Крыма» Светлана Возная: «Они не останавливаются на десять дней в одном месте. Они путешествуют по побережью. Два-три дня в одном месте, два-три дня — в другом. Совершают туры, которые позволяют увидеть весь Крым». Такой вид туризма, по ее словам, позволил расширить рамки сезона и увеличить глубину бронирования отелей.

Руководитель представительства гостинично-туристской ассоциации в Республике Крым Валентина Марнопольская отмечает, что транспортная инфраструктура курортных поселков даже оказалась не готова к массовому наплыву машин, в результате возникают пробки, а туристам приходится решать проблемы с парковкой.

С открытием Крымского моста и ростом турпотока стоимость отдыха на полуострове снизилась, сообщили “Ъ” в пресс-службе минкурортов Крыма. Если в 2017 году средняя цена дня размещения в отеле по сравнению с 2016-м в период высокого курортного сезона выросла на 15,8% (начиналась от 2,9 тыс. руб. с человека), то в 2018 году стоимость снизилась на 3,1% (от 2,6 тыс. руб. в сутки), а в 2019-м — уже на 8,1% (от 2,4 тыс. руб. с

человека в сутки). Кроме того, отели активно стали предлагать различные скидочные программы, акции, в том числе при раннем бронировании.

Увеличилась и средняя длительность пребывания туриста в Крыму. Если в 2017 году турист в среднем отдыхал на полуострове восемь дней, то в 2018-м около 42% туристов отдыхали 7–14 дней, 34% — более 14 дней. В 2019 году 48% туристов отдыхали в Крыму 7–14 дней, 30% — более 14 дней.

Грузов на три парома

Запуск движения по автомобильной части Крымского моста сильно повлиял и на грузооборот Крыма, и на перевозки в другие субъекты федерации. В 2016 году на паромов через Керченский пролив было перевезено 296,4 тыс. грузовиков, в 2017-м — 315,5 тыс. В общей сложности в 2016–2018 годах с помощью паромов перевезли 850 тыс. фур. При этом всего за год по автомобильной части моста (с 1 октября 2018 года) проехало 723 тыс. грузовиков. Наибольшая интенсивность движения зафиксирована в июле текущего года — 73,1 тыс. автомобилей за месяц, а 26 сентября был установлен суточный рекорд: по мосту проехало 2,93 тыс. фур.

В связи с отсутствием грузопотока с октября 2018 года работа Керченской паромной переправы была приостановлена, рассказали в министерстве транспорта Крыма. Ее работа возобновилась лишь в феврале 2019-го, но за все лето паромы перевезли через пролив в несколько раз меньше грузовиков и легковых авто, чем перевозили в любой день лета 2017 года. Переправа за сутки перевозила до 13 тыс. транспортных средств, мост в рекордные дни — почти втрое больше.

Затраты на логистику при доставке груза в Крым после запуска автомобильной части моста снизились примерно на 40 тыс. руб. с грузовика (раньше таков был тариф за переправу через Керченский пролив в обе стороны), рассказал “Ъ” председатель Ассоциации грузовых перевозчиков и экспедиторов Республики Крым Анатолий Цуркин. Он отметил, что ранее при благоприятной погоде в Керченском проливе на доставку товара на грузовиках из Москвы в Симферополь уходило примерно пять-шесть суток, сейчас этот срок снизился в два раза, что позволило организовать доставку на полуостров скоропортящихся товаров.

Вокзалы ждут пассажиров в декабре

До весны 2014 года железная дорога была самым крупным работодателем в Крыму: на ней работали более 11,5 тыс. человек. Два из трех туристов добирались на полуостров поездом. Но в конце декабря 2014-го украинские власти запретили движение поездов через границу с Крымом, в результате крымские железные дороги лишились выхода на материк. Вокзалы опустели. Число сотрудников ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД), которое было создано для организации железнодорожных перевозок на полуострове, сократилось больше чем на треть (до 7 тыс.).

Первые пассажирские поезда по Крымскому мосту начнут курсировать 25 декабря. Предполагается, что в первый год работы моста по железной дороге будет проходить 47 пар поездов в сутки — 12 грузовых и 35 пассажирских. К 2025 году интенсивность движения превысит 50 пар поездов в сутки, а спустя 20 лет после открытия моста — 65 пар поездов.

Железная дорога соединит крымские города с Москвой, Санкт-Петербургом, Тверью, Рязанью, Ростовом-на-Дону и другим населенными пунктами на материке. Однако в пути провести придется больше времени, чем в 2013 году: если поезд из Симферополя в Москву через территорию Украины шел 24–25 часов, то сейчас дорога займет 33 часа.

Глава ассоциации «Туристический альянс Крыма» Светлана Возная считает, что популярность поездов в Крым будет зависеть от тарифной политики КЖД и «Гранд Сервис Экспресс» — компании, которая будет выполнять пассажирские перевозки на полуостров из Москвы и Санкт-Петербурга: «Поток туристов увеличится, если будут спецтарифы для групп, для молодежи, для детей на каникулярное время. Тарифы должны быть заточены под развитие туррынка». Сегодня цены на железнодорожные билеты на вторую половину декабря начинаются от 3,1 тыс. руб. для направления Москва—Симферополь и от 3,7 тыс. руб. для направления Петербург—Севастополь. Для сравнения: стоимость авиабилетов на полуостров из Москвы в аэропорт Симферополя на аналогичные даты начинается от 3,5 тыс. руб. (без багажа), но ближе к летнему сезону

они, как правило, дорожают. В **минтрансе** Крыма ожидают увеличения численности перевозимых пассажиров с 3,1 млн человек в 2018 году (перевозки пригородными поездами) до 6,1 млн пассажиров к 2022-му (в том числе 2,3 млн пассажиров поездами дальнего сообщения).

Грузовые поезда должны начать курсировать по Крымскому мосту в июне 2020 года: в конце октября проводились испытания основных элементов железнодорожной части с помощью локомотива с 23 вагонами с щебнем суммарным весом 2,4 тыс. тонн. С запуском движения грузовых поездов планируется увеличение объемов грузов, перевозимых КЖД, с 3,8 млн тонн в 2018 году до 6,1 млн тонн к 2022-му. В пресс-службе КЖД «Ъ» сообщили, что с 2014 по 2019 год на ремонт и обновление пассажирского хозяйства потратили более 400 млн руб. Ремонты провели почти на всех крупных железнодорожных вокзалах. В **Минтрансе** РФ рассказали, что в середине сентября для КЖД было приобретено 166 пассажирских вагонов (2017–2018 годов постройки) дальнего следования и 10 локомотивов.

Аграрии ждут снижения затрат

Запуск движения грузовых поездов по железнодорожной части Крымского моста положительно повлияет на развитие агропромышленного комплекса полуострова, рассказал «Ъ» министр сельского хозяйства Крыма Андрей Рюмшин: «Снизятся цены, и более доступными станут товары, необходимые для потребностей отрасли: корма для животных, удобрения, запчасти для сельскохозяйственной техники, оборудование, сырье». Прогнозируется снижение себестоимости производимой продукции благодаря снижению затрат (по оценкам сельскохозяйственных товаропроизводителей, только из-за снижения затрат на доставку сырья они уменьшатся до 15%). После ввода в эксплуатацию двух веток Крымского моста министр ожидает увеличения объема вывозимых из республики товаров (в том числе скоропортящейся продукции), снижения цен в регионе и увеличения объема инвестиций в агрокомплекс.

По данным Росстата, за прошедший год на территории Крыма средние потребительские цены на отдельные виды овощей и фруктов снизились (капуста подешевела на 15%, свекла и помидоры — на 20%, картофель и морковь — на 5%, лимоны — на 10%, бананы — на 3%). Оборот розничной торговли в Крыму за 2018 год и девять месяцев 2019-го также показал положительную динамику, составив 256,2 млрд и 183,7 млрд руб. соответственно, что в сопоставимых ценах по сравнению с 2017 годом и девятью месяцами 2018-го больше на 9,5% и 3,8%.

«Запуск железнодорожной ветки Крымского моста приведет к еще большему развитию конкуренции на полуострове и упростит доставку грузов крупными железнодорожными партиями, что, безусловно, будет фактором, стабилизирующим ценовую ситуацию», — заявили «Ъ» в пресс-службе минпрома Крыма.

В то же время, говорит председатель ассоциации «Содействие торговле Крыма» Сергей Макеев, главная проблема Крыма — отсутствие «цивилизованной оптовой торговли» и мощностей для хранения и частичной переработки товаров: «Для низких цен поставки должны быть оптовые и больших размеров. Продукты питания требуют специальных складов, соблюдения температурного режима хранения». Он считает, что темпы роста транспортных возможностей Крыма пока опережают развитие логистической инфраструктуры. «Мы можем хоть космическими кораблями бесплатно возить продукцию и быстро, но ее все равно нужно где-то хранить», — резюмирует Сергей Макеев.

Весной президент **Владимир Путин** поручил властям Крыма и Севастополя разработать план создания оптово-распределительных центров и строительства овоще- и плодохранилищ на полуострове. В Севастополе такой центр может быть построен на базе Севморпорта — об этом на встрече с журналистами рассказал врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев: эта идея сейчас изучается. «Если бы у нас были центры с холодильниками, мы могли бы зимой удерживать цены хотя бы на те продукты, которые в Крыму производятся», — сказал господин Развожаев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163054>

КОММЕРСАНТЪ; НАДЕЖДА КРАСНУШКИНА; 2019.11.19; БЕЛЫЙ ДОМ ОТКРЫВАЕТ ЦИФРОВОЕ ОКНО; ГРАЖДАНАМ РАЗРЕШАТ ЖАЛОВАТЬСЯ НА ЧИНОВНИКОВ ЧЕРЕЗ ПОРТАЛ ГОСУСЛУГ

Правительство продолжает расширять функциональность портала госуслуг. Постановление, подписанное премьер-министром Дмитрием **Медведевым**, предусматривает создание единого окна для подачи жалоб и предложений от граждан и юрлиц в любые органы власти, возможность совершать через портал сделки с использованием электронной подписи, а также переход к обещанной «проактивности» — возможности информировать граждан о доступных им услугах и льготах.

Постановление Белого дома вносит изменения в положение о «Едином портале государственных и муниципальных услуг» (ЕПГУ). Технически реализовать их предполагается уже в 2020 году, «самое главное, чтобы к этому оказались готовы министерства и ведомства», заметил **Дмитрий Медведев**. По словам вице-премьера Максима **Акимов**, активность граждан в интернете (86% заходят в сеть ежедневно) и концентрация мобильных устройств (их в стране 88 млн) увеличивают спрос на услуги цифрового государства: за последний год число обращений выросло более чем вдвое. «В следующем году мы перешагнем, уверенно можно об этом сказать, отметку в 100 млн пользователей», — заявил господин **Акимов**. Напомним, в январе 2019 года в Минкомсвязи говорили о 86 млн пользователей, а в октябре «Ростелеком» (оператор портала) заявил, что их число уже приблизилось к 100 млн. ЕПГУ — один из самых посещаемых сайтов госструктур в мире, мобильным приложением госуслуг ежедневно пользуются 1,7 млн человек, рассказал вице-премьер. Расширение функционала портала станет «шагом к созданию современных, уже привычных гражданам мобильных онлайн-сервисов, интуитивно понятных пользователю..., какими они привыкли пользоваться в коммерческом секторе», — пояснил он.

«Единое окно» предусматривает возможность интеграции портала с региональными порталами госуслуг, сайтами органов власти, внебюджетных фондов, соцсетями, мессенджерами и другими сайтами.

В результате зарегистрированные пользователи ЕПГУ смогут отправлять сообщения и обращения и отслеживать их статус, используя любой удобный канал. «Где бы человек ни обратился с жалобой, если мы его идентифицировали как пользователя ЕПГУ — мы будем видеть это обращение», — пояснил **Максим Акимов**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163648>

ТАСС; 2019.11.18; В ПЕРМСКОМ КРАЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

В Пермском крае будет создан оператор Единой автоматизированной системы оплаты проезда и учета пассажиропотока. Соответствующий документ был принят на заседании правительства региона, сообщили в пресс-службе министерства транспорта Пермского края.

У учреждения будут функции государственного заказчика работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам на территории региона, оператор сможет проводить конкурсные процедуры по обслуживанию межмуниципальных маршрутов в рамках поэтапного перехода к новой транспортной модели. Оператор будет контролировать внедрение новой транспортной модели, в том числе чтобы сделать переход к ней более комфортным для жителей региона.

В министерстве напомнили, что ранее губернатор Пермского края Максим Решетников во время бюджетного послания Законодательному собранию подчеркивал, что в бюджете уже заложены средства на внедрение новой транспортной модели на межмуниципальные перевозки. «Со следующего года запускаем первые семь так называемых социальных маршрутов. Они охватят те населенные пункты, откуда сложно добраться до учреждений. Закупаем более 50 новых автобусов для межмуниципальных и междугородних маршрутов, постепенно будем обновлять автопарк. Поставил задачу **Минтрансу**, чтобы новая модель заработала к 2022 на всей территории края», — приводят в пресс-службе слова главы региона.

В 2020 году начнут курсировать семь новых маршрутов с учетом потребности населения в медобслуживании (Кунгур-Октябрьский, Кунгур-Уинское, Кунгур-Суксун, Кунгур-Ашар, Губаха-Гремячинск, Чернушка-Оса, Барда-Оса). Тарифы будут регулируемые и устанавливаться на уровне правительства Пермского края, отметили в министерстве.

По новой транспортной модели к подвижному составу будут предъявляться серьезные требования: транспортные средства должны иметь кондиционеры, отопители, оборудование для безналичной оплаты проезда, аудио- и видео-информаторы, систему видеонаблюдения. Экологический класс автобусов должен составлять не ниже Евро-4, а машины быть не старше 10 лет.

Уже в следующем году будет закуплено 54 новых автобуса за счет средств краевого бюджета. До 2022 года сеть будет дополнена 15 новыми маршрутами. Благодаря внедряемым изменениям планируется, что уже в следующем году пассажиропоток в Пермском крае вырастет на 600 тыс. человек.

Бюджетом Пермского края на 2020 год предусмотрен 21,6 млрд рублей на развитие транспортной системы в регионе. Это на 5,5 млрд рублей больше по сравнению с текущим годом.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/7142447>

ТАСС; 2019.11.18; БОЛЕЕ 30 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ОБНОВЯТ К ОТКРЫТИЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ

Покрытие платформ будет обновлено более чем на 30 железнодорожных станциях к запуску Московских центральных диаметров (МЦД). Кроме того, там установят новые скамейки, урны и стойки экстренного вызова, сообщается в понедельник на официальном портале мэра и правительства Москвы.

Первые два диаметра (МЦД-1 от Одинцова до Лобни и МЦД-2 от Нахабина до Подольска) планируется запустить уже 21 ноября.

«К открытию МЦД на 31 железнодорожной станции также обновят покрытие платформ, установят новые скамейки, урны и стойки экстренного вызова. А на 18 станциях еще заменят ограждения. Их уже обновили на платформах Одинцово, Лобня, Красногорская и Аникеевка. Работы проводят на тех станциях, где необходим ремонт», - приводятся в сообщении слова руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова.

На станциях, которые войдут в инфраструктуру МЦД, также начали обновлять указатели. Первой железнодорожной платформой, где появились новые элементы навигации, стала станция Одинцово.

В пресс-службе департамента транспорта Москвы сообщили, что к запуску движения по первым двум Московским центральным диаметрам в столичном метро будет обновлено более 100 тыс. элементов навигации. На 18 пересадочных станциях метро к запуску будут установлены дополнительные композитные настенные указатели.

<https://tass.ru/moskva/7139479>

ТАСС; 2019.11.18; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ НА СЕВЕРЕ ПЕТЕРБУРГА ОБОЙДЕТСЯ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительная компания «Производственное объединение «Возрождение» до 1 декабря 2021 года построит транспортную развязку Западного скоростного диаметра (ЗСД) на пересечении с Шуваловским проспектом за 4 млрд рублей, став единственным участником конкурса, говорится в материалах, опубликованных на сайте госзакупок.

«Договор заключается с АО «ПО «Возрождение». Предложение по цене: 4 млрд 75 млн рублей», - следует из документов.

Конкурс на строительство объекта власти Санкт-Петербурга объявили в октябре. Развязка дополнительно свяжет магистраль с Приморским районом. Также власти города планируют построить развязки на ЗСД с улицей Шкиперский проток и на пересечении с Новым шоссе у Белоострова на севере. По информации властей региона, ввод новых развязок позволит заметно повысить выручку АО «ЗСД» за счет повышения транспортной востребованности магистрали.

ЗСД - платная городская автомагистраль, которая связывает северные и южные районы Петербурга в обход исторического центра, была открыта в декабре 2016 года. Бюджет проекта ранее оценивался в 212 млрд рублей, из них 82,9 млрд - средства инвесторов, 54,2 млрд - средства бюджета Петербурга, 50,7 млрд - средства федерального бюджета и 25 млрд рублей - доходы от размещения облигаций. Концессионное соглашение от 2011 года предусматривает, что управлением ЗСД и взиманием платы за проезд в течение 30 лет будет заниматься «Магистраль северной столицы». Согласно договору, власти Санкт-Петербурга гарантируют концессионеру доход от взимания платы за проезд в размере 9,67 млрд рублей в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7145407>

КОММЕРСАНТЪ; 2019.11.19; ПТИЦА-СТРОЙКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ДЕНЬГАХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТРОИТЕЛЯХ

На прошлой неделе РБК рассказал о письме руководителя ФАС Игоря Артемьева, где тот предлагал ОАО РЖД отказаться от инвестиций в морские порты. Посыл был очень понятным: нужно бросить побочные проекты и заняться узкими местами инфраструктуры — прежде всего БАМом и Транссибом. Побочные — это порты Суходол, Лавна, возможно, Тамань, где монополия планировала поучаствовать в будущих доходах от перевалки.

Но, на мой взгляд, такая постановка вопроса была куда уместнее год назад, когда ОАО РЖД просило больше денег на инвестпрограмму, чем сегодня, когда деньги есть, но катастрофически не осваиваются. В прошлом году ФАС увековечила экспортную надбавку в 8% и повышение тарифа на порожняк на 6%, эти меры были призваны ликвидировать дефицит долгосрочной инвестпрограммы ОАО РЖД.

Сейчас, обратите внимание, в выступлениях руководства ОАО РЖД вообще не звучит рефрен «денег нет». Ситуация иная — монополия недоосваивает инвестпрограмму: в этом году на БАМ и Транссиб не потрачено 26 млрд руб., а в 2020–2022 годах, по экспертному заключению совета потребителей ОАО РЖД, лимиты на Восточный полигон сократятся еще на 161 млрд руб. Монополия пока закрывает дыру закупкой локомотивов, но там, где рельсов в принципе нет, локомотив не выглядит достойной заменой.

Значительная часть корректировок инвестиций связана с подрядчиками. Монополия щепетильничает и не называет компании, чьи усилия, а точнее их отсутствие, привели к сложившейся ситуации. Судя по реакции профильных ведомств: мол, ведется подготовка актов, которые помогут подрядчикам действовать беспрепятственно,— часть проблемы связана с наличием нормативных барьеров.

В то же время монополия планирует привлечь военных к достройке БАМа, намекая, что строителей остро не хватает просто физически. Если ФАС верит в наличие проблемы со стройкой — а судя по тому, что господин Артемьев поддерживает мобилизацию ресурсов Минобороны, она верит,— следует предположить, что бороться стоит не с некорректным направлением инвестиций.

Добро бы, если бы проекты, которые ФАС причисляет к непрофильным, оттягивали на себя строительный ресурс. Но ведь они пока находятся в начальной стадии реализации, а Тамань, мягко говоря, в предначальной. Те портовые мероприятия, в рамках которых ОАО РЖД действительно оплачивает масштабные строительные работы,— развитие подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна,— как и БАМ, входят в **комплексный план** модернизации инфраструктуры, то есть их государственная важность признана.

И тут возникает вопрос: что именно монополия не сделала и что должна сделать, чтобы добыть строителей и дать им наконец денег? Но на него, увы, предложения ФАС, несмотря на всю стройность, не дают ответа.

<https://www.kommersant.ru/doc/4162870>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.19; «МЫ СЛЫШИМ ЗАЯВЛЕНИЯ, ЧТО SIEMENS ХОЧЕТ ВСЕХ ОБМАНУТЬ»; ГЛАВА SIEMENS В РОССИИ АЛЕКСАНДР ЛИБЕРОВ О ЛОКАЛИЗАЦИИ ТУРБИН И ПОЕЗДОВ

Партнерство немецкого концерна Siemens с «Силовыми машинами» Алексея Мордашова по производству газовых турбин разваливается. О причинах разногласий, планах Siemens по полной локализации газовой турбины, а также возможности производства в России высокоскоростных поездов «Сапсан» “Б” рассказал гендиректор Siemens в РФ Александр Либеров.

— Мы готовы рассматривать любую локализацию, но для этого нужно иметь соответствующую экономику рынка. Могу привести пример из нашего железнодорожного сегмента бизнеса. Электропоезда «Ласточка» локализованы более чем на 80% на заводе «Уральские локомотивы» — это наше СП с группой «Синара». Решение о локализации было принято под заказ на 1,2 тыс. вагонов, не исключено и дальнейшее увеличение, эти поезда очень востребованы в РФ. Но общий мировой рынок крупных газовых турбин серьезно просел. Раньше он составлял около 300 турбин в год, а сейчас упал более чем в два раза — 120–110 машин, и в мире есть избыточные мощности.

— Если перейти к железным дорогам, какая годовая выручка у Siemens по этому сегменту по России?

— Мы не раскрываем информацию по отдельным сегментам бизнеса в России. В 2019 финансовом году наш оборот в целом в стране составил около €1,1 млрд. Энергетическое и железнодорожное машиностроение являются важными частями нашего бизнеса, если учесть, что в этом году мы подписали контракт по «Сапсанам» на €1,1 млрд, включая сервис. Понятно, что это единовременный контракт, но все равно, если мы сопоставим цифру с оборотом, то можно сказать, что это значительная доля нашего бизнеса в России. Наш бизнес можно теоретически разделить на две части. Первая — это наш достаточно стабильный бизнес, который я называю bread and butter, «хлеб с маслом»: это промышленная автоматизация, технологии безопасности зданий, здравоохранение, системы среднего и низкого напряжения. Такой бизнес легко планировать, с него можно постоянно платить зарплаты. Это база, основа нашей компании. Вторая часть — большие проекты, которые я называю cherry on the cake, «вишенка на торте». Понятно, что такие крупные контракты не подписываются каждый год (по «Сапсанам», как вы помните, мы три года переговаривались с ОАО РЖД), они появляются раз в пять-восемь лет. Но, безусловно, они важны для бизнеса, так как включают не только поставку поездов, но и техническое обслуживание. Сейчас по «Сапсанам» мы подписали сервисный контракт на 30 лет, по «Ласточкам» несколько лет назад — на 40 лет. Такие проекты тоже дают возможность планировать ресурсы, развивать локализацию в железнодорожной области. Более 500 сервисных инженеров сегодня работают в России.

— Когда мы увидим первые «Сапсаны», выпущенные на «Уральских локомотивах»?

— Вначале шли разговоры о локализации и по этому контракту, мы рассматривали вопрос совместно с ОАО РЖД. В итоге было решено производить поезда большей частью в Германии — из-за достаточно коротких сроков поставки и относительно небольшой партии: 13 поездов локализовать дорого. Тем не менее это был первый контракт, в отличие от двух предыдущих, в котором фигурировал российский партнер — СП «Уральские локомотивы». Определенная локализация будет происходить и по этим поездам: это как вопросы сертификации, так и поставки российскими компаниями, например, систем радиосвязи, систем поездной безопасности. Пуско-наладка также будет происходить по большей части в России.

Что касается дальнейших планов, вы знаете, что между ОАО РЖД, «Синарой» и Siemens было подписано соглашение о создании инжинирингового центра. Он будет концентрироваться на высокоскоростном движении и создании новой платформы российского высокоскоростного поезда, где Siemens выступит технологическим партнером и по разработке инженерно-конструкторской документации, и консультантом.

В перспективе это даст возможность выпустить поезд на «Уральских локомотивах». Но это будет прямо зависеть от развития проекта ВСМ в России.

— Каким, на ваш взгляд, должен быть экономически обоснованный уровень локализации «Сапсана»?

— Возможность локализации нужно оценивать исходя из количества поездов, «Ласточки» — хороший тому пример.

Локализовать можно все, вопрос в рынке.

— При каком объеме заказа локализация «Сапанов» имеет смысл?

— Ранее мы говорили о 20–30 поездах.

— Вы сказали, что «Уральские локомотивы» теоретически могут быть базой для сборки высокоскоростного поезда. Предложение «Немецкой инициативы» как партнера по ВСМ Петербург—Москва—Нижний Новгород рассматривается как актуальное. Не могли бы вы его детализировать с точки зрения финансовой составляющей?

— Мы всегда заявляли о желании участвовать в проекте ВСМ Москва—Казань, и Siemens был в этом неформальным лидером «Немецкой инициативы». Мы продолжаем активные переговоры с ОАО РЖД. «Немецкая инициатива» готова выступить технологическим партнером, стратегическим и даже финансовым. В свое время я лично участвовал в процессе, и мы даже предложили конкретное финансирование.

— А по проекту Петербург—Москва—Нижний Новгород?

— Мы готовы его всерьез рассматривать, и не просто теоретически. По ВСМ Москва—Санкт-Петербург сейчас, как я понимаю, идет предпроектное исследование, потому что до этого говорили про ВСМ Москва—Казань. Расстояния примерно одинаковые, но планы все равно разные.

— То есть «Немецкая инициатива» пока не выдвигала детализированного финансового предложения?

— Детализированного предложения нет. В конце августа мы подписали меморандум о взаимопонимании, в котором зафиксировали желание участвовать в проекте, но сейчас ждем решения от российского правительства. Пока мы разговариваем, наши китайские коллеги уже построили пять или шесть тысяч километров ВСМ в своей стране, поэтому я надеюсь, что от разговоров мы перейдем к делу.

— Какая модель может лечь в основу полностью локализованного высокоскоростного поезда в России?

— Есть наработки на базе «Сапсана». «Сапан» сегодня ограничен не скоростными характеристиками, а тем, что в России нет высокоскоростных магистралей. И когда мы говорим про ВСМ, мы в меньшей степени имеем в виду подвижной состав, хотя это, конечно, очень важно, а в большей — инфраструктуру. Это электрификация, железнодорожное полотно, системы сигнальной техники, управления скоростным движением — то есть как раз то, чего еще нет в России и что «Немецкая инициатива» готова создать. У нас есть все эти наработки, поэтому мы готовы выступать партнерами не только по поставке непосредственно подвижного состава, который в стоимостном выражении будет не самой дорогостоящей частью в этом проекте. Самой дорогостоящей частью будет создание самого пути.

— Как нужно доработать «Сапан» для того, чтобы он мог эксплуатироваться на ВСМ? Или вообще не нужно?

— Наши двухсистемные поезда уже сегодня могут развивать скорость 330 км/час, что вполне достаточно для высокоскоростной магистрали.

— То есть если будет заказ в рамках ВСМ, то локализация «Сапсана» произойдет в любом случае?

— А вы знаете, сколько будет заказано «Сапанов» для ВСМ?

— Пока нет.

— Вот поэтому я и думаю, что нужно сначала понять вопрос объема. Если мы говорим про 30 поездов и более, это одна ситуация, если про использование уже имеющегося парка «Сапанов» и какого-то дозаказа — другая.

— Какие инвестиции готов выделить Siemens на ВСМ, если выступит технологическим партнером?

— Пока нет конкретного проекта, очень тяжело теоретически рассуждать. Надо сначала понять его экономику. Мы здесь не являемся движущей силой — мы технологический и стратегический партнер по поиску финансирования. Движущей силой должно выступать российское правительство.

— Если говорить о возможной локализации сигнальной техники, технологии укладки полотна и так далее, в какой степени Siemens готов передать эти технологии?

— Мы готовы рассматривать этот вопрос. В зависимости от экономики проекта, от того, о каких суммах мы говорим, будет это один проект или сразу несколько, возможно ли масштабирование технологии в России. Я надеюсь, что все-таки мы говорим не про один проект ВСМ. Я знаю, что обсуждаются разные направления, читал в СМИ даже про проект Москва—Минск и далее до Гамбурга... Надеемся, что сможем сесть за стол переговоров и конкретно обсудить реализацию проектов. Пока это происходит на уровне дискуссии — по крайней мере, с нами.

— Есть проект, который стоит несколько особняком от крупных государственных планов, это ВСМ Екатеринбург—Челябинск, в котором Siemens также намеревался участвовать. На какой стадии он сейчас, есть ли какие-то соглашения? Что в рамках проекта будет делать Siemens?

— Как я сказал, «Немецкая инициатива» принципиально готова участвовать в реализации ВСМ, так что, естественно, нам интересен любой участок. Дальше это вопрос приоритетов, вопрос к российскому правительству, Минтрансу и ОАО РЖД, с какого участка они хотят начать. Мы знаем, что ведутся переговоры, создано хозяйственное партнерство «Уральские скоростные магистрали», проект на стадии переговоров о концессионном участии. Насколько нам известно, по нему окончательного решения еще также не принято.

— О какой доле в концессии идет речь?

— Не могу сказать. Не знаю.

— Можете ли вы оценить рынок «Ласточек» на ближайшие, допустим, пять лет?

— «Ласточки» — очень успешный проект «Уральских локомотивов» и ОАО РЖД. Мы уже поставили более 200 поездов в рамках этого контракта, и 130 из них произведены в России. Первые поезда для Олимпиады были поставлены из Германии в силу вопроса сроков, но сегодня «Ласточки» локализованы более чем на 80%. Это сейчас один из ключевых продуктов и уж точно самый имиджевый продукт для «Уральских локомотивов». Потребности у регионов большие, я часто с удовольствием читаю в прессе, что на очередном участке запущены «Ласточки». Пока у нас еще идут поставки в рамках контракта, но мы с «Уральскими локомотивами» уже начали переговоры с ОАО РЖД о том, есть ли интерес продлить соглашение, расширить его, поскольку поезда востребованы и на средних расстояниях, и на МЦК в Москве. Заинтересованность со стороны заказчика есть, как есть и удовлетворенность качеством этого поезда. Поэтому будем продолжать работать.

— В какой стадии переговоры о новом контракте?

— Говорить о переговорах, наверное, немного преждевременно. Мы адресовали этот вопрос ОАО РЖД и ждем обратной связи.

— Когда можно ожидать какой-то конкретики?

— Мы хотели бы как можно раньше, потому что должны планировать дальнейшие взаимоотношения с поставщиками, а они, в свою очередь, — загрузку своих мощностей. Важно и понимание по загрузке мощностей на самом предприятии. Время еще есть, действующий контракт мы будем реализовывать до конца 2022 года, но, конечно, хотелось бы как можно быстрее определиться.

— Насколько выгодно для Siemens и партнеров выпускать «Ласточки»?

— Выгодно, иначе бы мы не говорили про интерес к расширению. Но вы сами знаете, что в этом бизнесе рентабельность ограничена, и в производстве подвижного состава мы не говорим про двухзначную маржу. То есть заработки достаточно скромные, но это интересный для нас бизнес. Также мы рассматриваем расширение портфолио «Уральских локомотивов» по двухэтажным поездам.

— Каковы перспективы двухэтажного поезда?

— В марте 2019 года «Уральские локомотивы» и ОАО РЖД подписали соглашение о возможности производства поездов двухуровневой компоновки. Здесь у Siemens есть технологии — например, известный двухэтажный поезд RRX в Германии, который мы создали и выпускаем. Новый поезд для РФ должен быть полностью разработан и поставлен в рамках СП. Это должен быть такой же российский поезд (как «Ласточка» — «Б»), с использованием немецкой технологии. Мы выполняем расчеты и ведем переговоры с ОАО РЖД по экономической целесообразности, по требованиям к поезду, чтобы сделать коммерческое предложение. То есть сейчас стадия технического задания.

— Какая ниша у этого поезда? Он будет конкурировать с «Ласточками»?

— Я бы не сказал, потому что это все-таки другой поезд, там могут быть, например, спальные вагоны. Этот двухэтажный поезд будет, скорее всего, использоваться на дальних расстояниях.

— О каких объемах поставок может идти речь?

— Мы рассчитываем более чем на 1 тыс. вагонов, чтобы было целесообразно локализовать поезд полностью. Конкретные цифры — это уже предмет коммерческих переговоров с ОАО РЖД. Но мы видим рыночные перспективы для этого поезда, он интересен.

— Когда можно ожидать решения?

— Мы работаем активно, но конкретную дату не могу назвать. Я надеюсь, как можно быстрее.

— Собирается ли Siemens приобретать какие-либо активы в российском железнодорожном машиностроении?

— Пока, честно говоря, речь больше идет о загрузке нашего СП. Контракт на поставку «Ласточек» истекает в 2022 году, и задачей является загрузить предприятие новыми заказами. Это и создание нового локомотива: подписан первый контракт на поставку 22 локомотивов 2ЭС7, это и локомотивы 2ЭС10, и 2ЭС6 (производства группы «Синара»). Поэтому нет смысла покупать новые активы. У нас хорошее, надежное партнерство, которым мы довольны. Это взаимовыгодное сотрудничество и как раз пример того, как может строиться работа между партнерами, когда они совместно развивают предприятие, а не высказывают в прессе идеи по самостоятельному созданию своего продукта и бизнеса.

— До 2022 года мощности «Уральских локомотивов» загружены полностью?

— У нас сейчас хорошая загрузка, но нет предела совершенству. По опыту, а я сам четыре года работал на производстве, ситуация никогда не бывает оптимальной: либо директор завода жалуется, что загрузки не хватает, либо не успевает обрабатывать заказы. Я никогда в жизни не видел завода с оптимальной загрузкой. Но я считаю, что всегда лучше иметь перезагрузку и возможность оптимизации производства, увеличения производительности, нежели думать, как заполнить пустые помещения.

— На МЦД, где будут курсировать «Иволги», вы не конкурировали за заказ с «Трансмашхолдингом»?

— Мы не подавали заявку на первый тендер, там были неподходящие условия. Второй тендер не был объявлен.

— Есть ли еще проекты в области железных дорог, которые были бы для вас перспективными и интересными?

— Как я уже сказал, нам было бы интересно участвовать в развитии инфраструктуры. Я сам работал в этом бизнесе около четырех лет в Азии: там как раз он превалировал у Siemens в сравнении с подвижным составом. Это системы автоматизации железнодорожного транспорта, и здесь Siemens, без ложной скромности, действительно является лидером: около семи лет назад мы купили Invensys Rail в Англии за €2,2 млрд, она занимается сигнальной инфраструктурой и занимает лидирующие позиции на рынке. В России пока, к сожалению, не так много крупных проектов.

Мы могли бы выступить для ОАО РЖД технологическим партнером в цифровых беспроводных решениях, в управлении движением поездов, в оптимизации логистических решений. Например, с «Уралхимом» на Петербургском форуме было подписано соглашение по оптимизации логистических решений. У нас есть несколько успешных примеров создания автоматизированных сортировочных станций — например, проект

«Лужская». Сейчас вместе с ОТЭКО в Тамани реализуем проект по автоматизации. То есть кроме подвижного состава есть и другие области для взаимодействия, которые хотелось бы расширять. Мы готовы говорить о локализации, о переносе технологий в РФ.
<https://www.kommersant.ru/doc/4163556>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.18; РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ ПОЛУЧЕНО; В АЭРОПОРТУ ПУЛКОВО ОТМЕНЕНО РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отменила регулирование тарифов в петербургском аэропорту Пулково на рейсах в Москву и за рубеж, сообщили в ведомстве. Теперь Пулково самостоятельно сможет устанавливать цены на услуги по обеспечению взлета, посадки и стоянки воздушных судов, авиационной безопасности, предоставлению аэровокзального комплекса. «Ожидаем от оператора аэропорта проведения гибкой тарифной политики, ориентированной на рост количества прямых авиамаршрутов из Санкт-Петербурга, прежде всего в лоукост-сегменте», - отметили в ФАС.

Свободно устанавливать тариф на услуги с 2016 года в стране могут только аэропорты Московского авиаузла: Шереметьево, Домодедово и Внуково.

Предполагается, что гибкое ценообразование поможет Пулково свободно выстраивать отношения с перевозчиками. Хотя оператор аэропорта и так имеет все возможности для введения различных мотивационных программ для привлечения авиакомпаний, отмечает глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Скорее, это косвенная мера поддержки аэропорта, так как можно будет быстрее вернуть инвестиции в обновление его инфраструктуры. «Регулирование тарифов в аэропортовом бизнесе часто сдерживает реализацию инвестиционных проектов», - соглашается гендиректор Центра стратегических разработок в гражданской авиации Антон Корень.

К тому же эта мера дополняет уже предпринятые ранее шаги. В сентябре стало известно, что из Пулково разрешили летать зарубежным лоукостерам без посадки в стране их регистрации. Пока в порядке эксперимента. В целом вводится так называемая седьмая свобода воздуха, то есть иностранные авиакомпании получают право перевозить пассажиров и грузы из Пулково в иностранное государство без продолжения полета или приземления в стране своей регистрации. К тому же в Санкт-Петербурге ввели электронные визы, что должно привлечь туристов. Благодаря всем этим мерам Пулково должно стать крупным авиационным хабом. К 2025 году пассажиропоток должен вырасти с 20 до 35 миллионов пассажиров в год.

Отменить регулирование тарифов в других аэропортах страны пока нельзя, даже на Дальнем Востоке, где также действуют электронные визы, считают эксперты. Дело в том, что рынок транспортных услуг в Петербурге приближается к высококонкурентному. Пассажиры могут выбирать, поехать ли им из Москвы в Петербург по железной дороге на «Сапсане» или полететь на самолете. А буквально на днях завершилось строительство новой скоростной автомагистрали М-11.

Но попытки стимулировать инвестиции в развитие аэропортов на Дальнем Востоке за счет дерегулирования тарифов могут привести к росту стоимости обслуживания для авиакомпаний. В Московском авиаузле после введения дерегулирования тарифов авиакомпании столкнулись с тем, что цены достаточно серьезно увеличились, говорит Пантелеев. В итоге в любом регионе России, кроме столичных, после отмены регулирования тарифов вместо увеличения пассажиропотока можно, напротив, получить его сокращение из-за роста цен на билеты.

<https://rg.ru/2019/11/18/reg-szfo/fas-chastichno-otmenila-regulirovanie-tarifov-v-aeroportu-pulkovo.html>

РБК; ИННА СИДОРКОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2019.11.18; МС-21 РАЗЛЕТЕЛИСЬ ЗА ПОЛЦЕНЫ; ПОРТФЕЛЬ КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ» НА НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ ЛАЙНЕРЫ ОЦЕНЕН В \$9 МЛРД

Стоимость 175 самолетов МС-21, которые будут поставлены авиакомпаниям, составила \$9 млрд. Это вдвое ниже каталожной цены, установленной производителем. Так государство стимулирует перевозчиков покупать российские самолеты

Сумма портфеля твердых заказов на 175 самолетов МС-21, сформированного корпорацией «Иркут» (производитель МС-21, входит в Объединенную авиастроительную корпорацию), составляет порядка \$9 млрд. Об этом РБК рассказал источник в правительстве и подтвердил источник, близкий к ОАК. Он же уточнил, что в эту цену не входят техобслуживание, страховка и т.д. «Под этой суммой подразумевается только лизинг», — пояснил РБК источник, близкий к одной из авиакомпаний, рассматривающей возможность покупки МС-21.

Представитель корпорации «Иркут» отказался комментировать информацию о сумме портфеля заказов, сославшись на коммерческую тайну. При этом он добавил, что каталожная цена (изначальная цена, установленная производителем) одного МС-21 без технического обслуживания и страховки составляет \$97,9 млн. «Соответственно, стоимость 175 самолетов по каталожной цене составит \$17,1 млрд», — сказал он. Это почти в два раза больше, чем итоговая сумма твердых контрактов на 175 лайнеров.

Каталожная цена самолета зачастую является только базовым индикатором для покупателей, пояснил РБК заместитель директора рейтингового агентства АКРА Александр Гушин. «По факту цена контракта редко соответствует каталожной и определяется на основе различных критериев, в том числе на основе объема заказа. В результате каждая сделка имеет индивидуальные характеристики», — отметил эксперт.

Чем выше объем закупок, тем ниже стоимость самолета, указывает Гушин. Также на цене сказываются сроки поставок, добавил он. «Безусловно, государство использует ценовое стимулирование авиакомпаний для эксплуатации российской техники. Особенно когда продажи идут плохо. Механизмы могут быть разные: как скидка на покупку самолета, так и льготный лизинг», — заключил эксперт.

Что такое МС-21

МС-21 — российский ближне- и среднемагистральный узкофюзеляжный пассажирский самолет. Его вместимость — от 163 до 211 пассажиров. Конкурентными моделями можно считать Boeing 737MAX-8 (от 162 мест) и Airbus A320neo (от 165 мест).

МС-21 создается корпорацией «Иркут» при участии Опытно-конструкторского бюро им. А.С. Яковлева (оба входят в состав ОАК). Самолет оснащен двигателями двух типов — PW1400G-JM компании Pratt & Whitney (США) и ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (как и ОАК, входит в «Ростех»). Первые 25 МС-21 будут с иностранными двигателями, начиная с 26-го самолета возможна поставка с российскими ПД-14.

В январе 2019 года стало известно, что санкции США в отношении ОАК и «Ростеха» привели к прекращению поставок композитных материалов для крыла разрабатываемого МС-21. В итоге композиты для лайнера стал производить «Росатом». В связи с этим серийное производство МС-21 сдвигается на конец 2020 года, а поставки самолетов для авиакомпании «Аэрофлот» начнутся не ранее 2021 года.

О том, что у корпорации «Иркут» есть 175 твердых и оплаченных заказов на самолет МС-21, сообщал в январе вице-премьер Юрий Борисов, курирующий в правительстве вопросы оборонной промышленности. «Стартовый заказчик — «Аэрофлот», — сказал он. «Аэрофлот» станет крупнейшим эксплуатантом среднемагистральных лайнеров МС-21 — из портфеля в 175 самолетов на эту авиакомпанию придется почти треть — 50 машин. Сумма лизинговых платежей и резервов на техобслуживание составила более \$5 млрд. В апреле компания сообщила, что увеличит закупку МС-21 на 35 самолетов — до 85 машин. Помимо «Аэрофлота» твердые заказы на МС-21 оформили авиакомпании Red Wings (16 машин) и «Ираэро» (10), а также лизинговые компании «ВЭБ-лизинг», «Сбербанк лизинг» и «Ильюшин Финанс».

В понедельник, 11 октября, вице-премьер Юрий Борисов выступил с докладом «О локализации производства техники, технологий и оборудования, необходимых для реализации национальных проектов» на совещании под председательством Владимира **Путина** (копия доклада есть у РБК). Вице-премьер рассказал, что в 2018 году темп роста выручки ОПК снижался из-за невозможности компенсировать падение гособоронзаказа приростом выпуска гражданской продукции. Основные успешные проекты ОПК по продвижению гражданской продукции на внутренний рынок, среди которых заказ на 175 самолетов МС-21, «находятся за чертой **нацпроектов** и продвигаются в ручном режиме», подчеркивал Борисов.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/11/18/5dce84499a7947bd2c622981>

ТАСС; 2019.11.18; «АЭРОЭКСПРЕСС» ПРОДЛИТ МАРШРУТ ОТ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО ДО ОДИНЦОВА

Аэроэкспрессы на Шереметьевском направлении начнут курсировать в Одинцово до декабря 2019 года. Об этом сообщает в понедельник пресс-служба компании.

В пресс-службе ООО «Аэроэкспресс» ТАСС уточнили, что движение поездов откроется до декабря 2019 года.

«Организация сквозного движения аэроэкспресса от Шереметьева до Одинцова - закономерный и важный шаг в рамках интеграции «Аэроэкспресса» в единую транспортную систему агломерации. Сотни тысяч жителей получают возможность добраться напрямую до аэропорта с комфортом и без пересадок», - приводятся в сообщении слова генерального директора «Аэроэкспресса» Алины Бисембаевой.

Всего будет курсировать 40 пар поездов. Интервал отправления сохранится прежний - каждые 30 минут. Маршрут аэроэкспрессов пройдет, в том числе, через крупнейшие деловые кластеры «Сколково» и «Москва-Сити». На участке от Одинцова до Белорусского вокзала поезда будут делать промежуточные остановки на станциях Баковка, Инновационный Центр, Немчиновка, Сетунь, Рабочий поселок, Кунцево-1, Фили, Тестовская, Беговая. Далее от Белорусского вокзала аэроэкспрессы проследуют с остановкой на платформе Окружная, а также с новой остановкой на Савеловском вокзале.

С новым маршрутом пассажиры смогут добраться от инновационного центра «Сколково» до аэропорта Шереметьево с комфортом и без пересадок за 1 час 20 минут, от делового центра «Москва-Сити» - за час. По обновленному маршруту будут курсировать двухэтажные аэроэкспрессы повышенной вместительности и комфортности производства швейцарской компании Stadler. «Продление маршрута стало возможным благодаря запуску Московских центральных диаметров, развитию железнодорожной инфраструктуры и сотрудничеству «Аэроэкспресса» и ЦППК», - уточняется в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/7141249>

#