



Ежедневный мониторинг СМИ

20 НОЯБРЯ 2019

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 19.11.2019 14:21; ФОРУМ «ТРАНСПОРТ РОССИИ».....	5
ВЕСТИ ФИНАНС; 2019.11.19; СЕВЕР-ЮГ, ВОСТОК-ЗАПАД И МОСКВА-КАЗАНЬ. ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ СВЯЖУТ ДАЖЕ САМЫЕ ДАЛЬНИЕ УГОЛКИ РОССИИ	5
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ФИЛИМОНОВА ЕКАТЕРИНА, ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ, ГУРДЖИ ВЛАДИСЛАВ; 19.11.2019 11:55; МИНИ-ПЛАТФОРМА МЦД И ДОРОЖНЫЕ РАЗРАБОТКИ. ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ» ПРОДОЛЖАЕТСЯ В МОСКВЕ.....	5
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 19.11.2019 19:24; ДОРОГИ В РЕГИОНАХ	6
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 19.11.2019 21:24; ПРИВАТИЗАЦИЯ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА».....	6
ГТРК КАЛУГА; 2019.11.19; ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В РЕГИОНЕ ОБСУДИЛИ АНАТОЛИЙ АРТАМОНОВ И ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ	6
ГТРК НОВОСИБИРСК; 2019.11.19; ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЁВО ВЫСОКО ОЦЕНИЛИ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ.....	7
ТАСС; 2019.11.19; ДИТРИХ: ПОЧТИ 13 ТЫС. КМ ДОРОГ В 2019 Г. ПРИВЕДЕНО В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПО НАЦПРОЕКТУ	8
ТАСС; 2019.11.19; ГТЛК ГОТОВА ПОДДЕРЖАТЬ ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ В ТАТАРСТАНЕ.....	8
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ И ОТРЕМОНТИРУЮТ ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ	8
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; АРТАМОНОВ НАЗВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ «ВОПРОСОМ №1» В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ.....	9
ТАСС; 2019.11.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ИВАНОВА НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	9
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЭЛИНА ТИХОНОВА; 2019.11.19; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ ТРЕХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»; ПО СЛОВАМ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА, ОСНОВНЫЕ ПРЕТЕНДЕНТЫ НА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР», КОТОРЫЙ ПРИВАТИЗИРУЮТ 27 НОЯБРЯ, — КОМПАНИИ РОМАНА АБРАМОВИЧА, ВЛАДИМИРА ЛИСИНА И «ДЕЛО» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА. ШИШКАРЕВ ОЦЕНИЛ ОПЕРАТОРА В 110 МЛРД РУБ.....	10
ТАСС; 2019.11.19; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ПРОДАЖИ ЧАСТИ «ПОБЕДЫ».....	11
ТАСС; 2019.11.19; ДИТРИХ: ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ UTAIR СТАБИЛИЗИРОВАЛОСЬ, НО ВСЕ ЕЩЕ ОСТАЕТСЯ НЕПРОСТЫМ	11
ТАСС; 2019.11.19; В РОССИИ СОЗДАДУТ ВЕНЧУРНЫЙ ФОНД ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	12
ТАСС; 2019.11.19; ПРОЕКТНАЯ СТОИМОСТЬ ИЗЪЯТИЯ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ СОСТАВИТ ОКОЛО 600 МЛН РУБЛЕЙ.....	13
ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.19; В МОСКВЕ ПРОХОДИТ ФОРУМ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»	13
НТВ # СЕГОДНЯ, 19.11.2019 19:23; «ТРАНСПОРТ РОССИИ».....	13
ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.11.19; В ГОСТИНОМ ДВОРЕ ПРЕДСТАВИЛИ НОВЕЙШИЕ РАЗРАБОТКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	14
ВЕСТИ-КУРСК; 2019.11.19; РОМАН СТАРОВОЙТ ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ» В МОСКВЕ	15
ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.11.19; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ НОВОУРЕНГОЙСКОГО АЭРОПОРТА ПРЕДСТАВИЛИ В МОСКВЕ	15

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.19; КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ РОССИИ — ЗАЛОГ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЦВЕТЕНИЯ СТРАНЫ	16
ТАСС; 2019.11.19; СИСТЕМА «ЭРА-ГЛОНАСС» СОДЕЙСТВУЕТ СПАСЕНИЮ ДО 4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СОВЕТ ДУМЫ УСКОРИТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ И ПООЩРЕНИИ ИНВЕСТИЦИЙ	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНФИН РФ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЕСТИ НА 2020Г ВЫПЛАТУ АВИАКОМПАНИЯМ «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ - СЕО «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ»	19
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; «ДОЧКИ» АВТОДОРА ДОГОВОРИЛИСЬ СОЗДАТЬ ФОНД ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ С FASTUM AG ИЗ ЛИХТЕНШТЕЙНА	20
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ И «ЯНДЕКС» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ	20
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГТЛК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПРОЕКТ НОВОГО ТЛЦ «РЖД ЛОГИСТИКИ» И FREIGHT VILLAGE RU	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГТЛК ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТА ДЛЯ ГРУЗОВ МТК «СЕВЕР-ЮГ» В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ	21
ТАСС; 2019.11.19; КОМПАНИЯ «АСТОН» ВЛОЖИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ В РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОРТОВОГО ТЕРМИНАЛА В РОСТОВЕ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; «ЭР-ТЕЛЕКОМ» ВЛОЖИТ 1,5 МЛРД РУБ. В ЦИФРОВИЗАЦИЮ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ - ВЛАСТИ	22
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МАЖОРИТАРИЙ SOLLERS СОЗДАЛ «ДОЧКУ» ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В ИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЗОНЕ СП С MAZDA	23
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД И МИНСТРОЙ К 2020 Г ХОТЯТ «РАСЧИСТИТЬ КАЗУСЫ» В ТЕХРЕГУЛИРОВАНИИ ОТРАСЛИ	23
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД РАБОТАЮТ НАД ПЕРЕСМОТРОМ «НОРМАТИВКИ» И РАСШИРЕНИЕМ ЧИСЛА ПОДРЯДЧИКОВ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД РАБОТАЮТ НАД УПРОЩЕНИЕМ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ДЛЯ СТРОЙПРОЕКТОВ	25
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; Ж/Д ВОЙСКА В СИЛУ ЗАНЯТОСТИ НЕ ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В ДРУГИХ ПРОЕКТАХ, КРОМЕ ЛИНИИ В ТУВЕ - РЖД	25
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД ДУМАЮТ О ЕРС-КОНТРАКТАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ ОТ ПОДРЯДЧИКА	26
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ КУПИТЬ БИЛЕТЫ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА 90 ДНЕЙ В ПРИЛОЖЕНИИ РЖД С ФЕВРАЛЯ 2020 Г	26
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ С ВНУКОВО И ДОМОДЕДОВО МОГУТ БЫТЬ ПОДПИСАНЫ В 2020Г - ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА	26
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; АВИАКОМПАНИИ РФ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ 23 МЛРД РУБ. «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ НЕ РАНЕЕ 2020Г И ВЕРОЯТНО В РАССРОЧКУ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС РФ ЗАНЯЛСЯ ПРОБЛЕМОЙ ТОЛСТЫХ ЖИВОТНЫХ-АВИАПАССАЖИРОВ	27
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СБЕРБАНК ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛ ЗАПРОСОВ ПО ПРОДАЖЕ ДОЛИ В АЭРОПОРТУ «ВНУКОВО» - ТОП-МЕНЕДЖЕР БАНКА	28
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СБЕРБАНК РАССЧИТЫВАЕТ НА СОГЛАСОВАНИЕ ПЛАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА ЮТЭЙР К КОНЦУ I КВАРТАЛА 2020Г	28
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ТРОЦЕНКО РАССКАЗАЛ, ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ ПОСТРОИЛ БЫ АЭРОПОРТ В ШЕРЕГЕШЕ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, В КАКИХ ДТП ЧАЩЕ ВСЕГО ГИБНУТ ЛЮДИ	29
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; БОЛЕЕ 500 ОЧАГОВ АВАРИЙНОСТИ ЛИКВИДИРОВАНО НА ДОРОГАХ РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА	29

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; МИНТРАНС ПОДМОСКОВЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ КАМЕРЫ НА ПОТЕНЦИАЛЬНО АВАРИЙНЫХ МЕСТАХ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДТП	30
ТАСС; 2019.11.19; ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ УШЛО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КАЛУГЕ	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2019.11.19; НА ТРАССАХ ОРЕНБУРЖЬЯ ЗАПУСТЯТ ЕДИНУЮ ИНФОРМАЦИОННО-НАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ	30
ПРАЙМ; 2019.11.19; МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ БИТУМНЫЙ ТЕРМИНАЛ ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ НА ВОЛГЕ К 2024 ГОДУ	31
РБК; МАРИЯ БОНДАРЕНКО; 2019.11.19; АКИМОВ СООБЩИЛ ПУТИНУ О «КОЛОССАЛЬНОМ СПРОСЕ» НА БИЛЕТЫ В КРЫМ; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА СТАРТУЮТ ИЗ МАТЕРИКОВОЙ ЧАСТИ РОССИИ НА ПОЛУОСТРОВ 23 И 24 ДЕКАБРЯ.	32
ТАСС; 2019.11.19; КАБМИН РАБОТАЕТ НАД ПОРУЧЕНИЕМ О КОМПЕНСАЦИЯХ АВИАКОМПАНИЯМ РОСТА ЦЕН НА КЕРОСИН	32
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.20; ГРУЗЫ ИСПУГАЛИСЬ НЕИЗВЕСТНОСТИ; ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ПЕРЕХОДЕ ОАО РЖД НА НОВЫЕ ТАРИФЫ	32
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.20; ЭЛЕКТРИЧКИ ПРИБЫВАЮТ В ОАО РЖД; МОНОПОЛИЯ БЕРЕТ РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕБЯ	34
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.19; КОМПЕНСАЦИИ ЗА КЕРОСИН УЛЕТЕЛИ НА 2020 ГОД; МИНФИН НЕ НАШЕЛ СРЕДСТВ НА ВЫПЛАТУ АВИАКОМПАНИЯМ	35
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.20; АВИАКОМПАНИИ ОТЧАЯЛИСЬ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ; ШЕСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ПОТЕРЯЛИ НА ЭТОМ 3,2 МЛРД РУБЛЕЙ. МИНТРАНС СЧИТАЕТ СУММУ ЗАВЫШЕННОЙ.....	36
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.20; НА ДОРОГУ МОЛОДЫМ: ВОЗРАСТ ПАССАЖИРОВ-ЛьГОТНИКОВ ХОТЯТ ПОДНЯТЬ ДО 30; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ПРАВИЛА ДОСТУПА К ДЕШЕВЫМ АВИАПЕРЕЛЕТАМ.....	36
ТАСС; 2019.11.19; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ЧЕТКИХ СРОКОВ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ НЕТ	38
ТАСС; 2019.11.19; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2025 ГОДУ	38
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС ЖДЁТ УТОЧНЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ ГЧП-ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В НАЧАЛЕ 2020Г	39
РГ-ЯКУТСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.11.19; ЛЕНИНСКИЙ МОСТ; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ДЛЯ ЯКУТЯН САМАЯ ДОЛГОЖДАННАЯ СТРОЙКА	40
ТАСС; 2019.11.19; ЭКСПЕРТ: ЛЕНСКИЙ МОСТ ОБЕСПЕЧИТ КРУГЛОГОДИЧНОЕ СТАБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ И СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ.....	41
ТАСС; 2019.11.19; ГЛАВА ЯКУТИИ: НОВЫЙ ПРОЕКТ ЛЕНСКОГО МОСТА СНИЗИТ ПОСЛЕДСТВИЯ ПОЛОВОДЬЯ	41
ТАСС; 2019.11.19; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА МОСТОВ НА СУММУ БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ РАССМОТРЯТ В ДЕКАБРЕ	42
Ъ-КАЗАНЬ; 2019.11.19; РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ПО НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЕ МОСКВА-КАЗАНЬ СОСТАВИТ 120 КМ/Ч.....	43
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.20; ГАЗ ПЕРЕВАЛИВАЮТ НА ПРЕЗИДЕНТА; НОВАТЭК ПРОСИТ НАЙТИ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА КАМЧАТСКИЙ ТЕРМИНАЛ	43
ТАСС; 2019.11.19; АКИМОВ: РАЗМЕЩЕНИЕ КАМЕР НА ДОРОГАХ БУДЕТ СИСТЕМАТИЗИРОВАНО	44

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС В 2020Г СНИЗИТ ПРИОРИТЕТНОСТЬ НЕ ЗАКОНТРАКТОВАННЫХ В СРОК КАПИТАЛОЕМКИХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ В РЕГИОНАХ	45
ТАСС; 2019.11.19; РЕГИОНЫ ЗАКЛЮЧИЛИ ТРЕТЬ НЕОБХОДИМЫХ КОНТРАКТОВ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД.....	45
RNS; 2019.11.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ БУМАЖНЫХ УВЕДОМЛЕНИЙ О ШТРАФАХ ОТ ГИБДД	46
ТАСС; 2019.11.19; ПРОЕКТНЫЙ КОМИТЕТ НАЦПРОЕКТА «ДОРОГИ» В ЦЕЛОМ ОДОБИЛ МЕТОДИКУ УСТАНОВКИ КАМЕР НА ТРАССАХ	46
ТАСС; 2019.11.19; МОСТ МЕЖДУ ТЕПЛЫМ И КРАСНЫМ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ.....	47
ТАСС; 2019.11.19; В ДАГЕСТАНЕ НА ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАМЕРЕНЫ НАПРАВИТЬ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА	48
ТАСС; 2019.11.19; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ В ЭТОМ ГОДУ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ И ПОСТРОИЛИ БОЛЕЕ 180 КМ АВТОДОРОГ.....	48
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; КАМЕРЫ-ТРЕНОГИ ИЗМЕРЯТ ЛИНЕЙКОЙ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОДОБИЛИ ИНСТРУКЦИЮ ПО УСТАНОВКЕ ДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ.....	49
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ЭКСПЕРТ: РОССИИ НЕОБХОДИМО ТРАТИТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРУ БОЛЕЕ 4% ВВП В ГОД	50
ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019 Г	51
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.11.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ СНИЗИТЬ ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ; ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ ЭТО ОБОЙДЕТСЯ В 440 МЛРД РУБЛЕЙ.....	52
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.20; ГИБДД ПОДКЛЮЧАЮТ К ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ И МИНЗДРАВ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБМЕНЕ ДАННЫМИ ПОСЛЕ МНОГОЛЕТНИХ СПОРОВ.....	53
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.20; КАМЕРЫ ОСТАВЯТ БЕЗ ЛИШНИХ УКАЗАТЕЛЕЙ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СПОРЯТ О ПРАВИЛАХ УСТАНОВКИ ТАБЛИЧЕК ПЕРЕД КОМПЛЕКСАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ.....	54
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.11.20; ОПЕРАТОР WI-FI ПОДКЛЮЧИЛСЯ К ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЮ; «МАКСИМАТЕЛЕКОМ» ПОСТАВИТ СЕРВЕРЫ ДЛЯ СИСТЕМЫ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ	55
ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ДЕНИСОВА; 2019.11.20; ДИАМЕТРЫ ИННОВАЦИЙ.....	56
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.11.19; НЕПУТЁВЫЕ ЛИСТЫ.....	59
ТАСС; 2019.11.19; ЭКСПЕРТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ	61
ТАСС; 2019.11.19; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ	62
ТАСС; 2019.11.19; В МАРШРУТНУЮ СЕТЬ ПОЕЗДОВ ИЗ КРЫМА ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ КИСЛОВОДСК, МУРМАНСК И ЕКАТЕРИНБУРГ.....	62
ТАСС; 2019.11.19; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРЕСАДОЧНОГО УЗЛА В УДМУРТСКОЙ МОЖГЕ ПРЕВЫСИТ 300 МЛН РУБЛЕЙ.....	62
ТАСС; 2019.11.19; «ИРАЭРО» НАЧАЛА ПОЛЕТЫ ИЗ САРАТОВСКОГО ГАГАРИНА В СОЧИ И ЕКАТЕРИНБУРГ	63
КОММЕРСАНТЪ ЭКОНОМИКА РЕГИОНА; 2019.11.20; БЫЛИ БЫ МЕРЫ, А ТУРИСТ НАЙДЕТСЯ; АВИАСООБЩЕНИЕ	63
ТАСС; 2019.11.19; «АЗИМУТ» ПОЛУЧИТ ОТ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ 972 МЛН РУБЛЕЙ СУБСИДИИ НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ.....	64
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.11.19; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; НА ДОНУ ПРОДОЛЖАТ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ.....	65
РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ИНЖЕНЕРЫ ИЗОБРЕЛИ ВИРТУАЛЬНЫЙ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ	65

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 19.11.2019 14:21; ФОРУМ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

В: Внедрение инновационных технологий важно для развития транспортной отрасли. Об этом говорится в приветственной телеграмме Владимира **Путина**, которую он направил участникам международного форума «**Транспорт России**». Он сегодня открылся в Москве. Одна из тем, которую в том числе поднимали там, на форуме и в кулуарах, схема выдачи так называемых красивых номеров. И сегодня стало известно, что профильные ведомства договорились продавать такие номера через портал госуслуг и на аукционах. О том, что такая работа ведется, подтвердили и в министерстве транспорта.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Была идея сделать возможности для получения различных, различных номеров с удобными комбинациями, так сказать, там, как бы внеочередными для водителей за какую-то плату. Мы обсуждали с главой ГАИ России модель, которую они для этого предложили.

ВЕСТИ ФИНАНС; 2019.11.19; СЕВЕР-ЮГ, ВОСТОК-ЗАПАД И МОСКВА-КАЗАНЬ. ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ СВЯЖУТ ДАЖЕ САМЫЕ ДАЛЬНИЕ УГОЛКИ РОССИИ

Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру растет: почти 2,5 трлн рублей было привлечено в 2019 году. Об этом сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих** на Международном форуме «**Транспорт России**», который проходит в Москве. Какие крупные транспортные и инфраструктурные проекты готовят? И как нововведения скажутся на отечественной экономике?

Подробнее: <https://www.vestifinance.ru/videos/52586>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ФИЛИМОНОВА ЕКАТЕРИНА, ОСТАПЕНКО ЕВГЕНИЯ, ГУРДЖИ ВЛАДИСЛАВ; 19.11.2019 11:55; МИНИ-ПЛАТФОРМА МЦД И ДОРОЖНЫЕ РАЗРАБОТКИ. ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ» ПРОДОЛЖАЕТСЯ В МОСКВЕ

В Москве проходит 13-я международная выставка «Транспортная неделя». Компании-лидеры дорожной отрасли привезли свои новинки и разработки в Гостиный двор. Подмосковье тоже вошло в число участников мероприятия.

Некоторые стенды на выставке наглядно демонстрируют принцип работы транспортных узлов. Так, посетители могут познакомиться с внешним видом станций и поездов Московских центральных диаметров (МЦД). И даже посидеть на скамейке станции Одинцово.

Источник фото: телеканал «360»

«Запуск МЦД - это очень большой проект в сфере железнодорожных перевозок. Мы очень ждем этого открытия, потому что больше двух миллионов жителей Московской области воспользуются услугами МЦД. Это будет и быстро, и дешево. Мы со своей стороны подготовились: четыре тысячи машиномест у нас уже есть при станциях МЦД, еще 12 тысяч на подходе. Благоустроили подходы к станциям и будем это делать дальше», - рассказал **министр транспорта** Подмосковья Алексей Гержик.

Источник фото: телеканал «360»

Регион продолжает развивать и автодорожную инфраструктуру. Совсем недавно открыли крупные объекты: путепровод в Реутове и обход в Сергиевом Посаде. Всего за пять лет в Подмосковье на дорожные работы потратили 144 миллиарда рублей.

Также на выставке прошел деловой завтрак. Возглавил его **министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**. На встрече обсудили развитие железных и автомобильных дорог, аэропортов, морских портов.

Мини-платформа МЦД и дорожные разработки. Выставка «Транспортная неделя» продолжается в Москве

<https://360tv.ru/news/mosobl/vystavka-transportnaja-nedelja/>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 19.11.2019 19:24; ДОРОГИ В РЕГИОНАХ

В: Если регионы хотят вовремя получать помощь из федерального бюджета, то они должны перестать хитрить и начать четко все планировать. Об этом в эксклюзивном интервью телеканалу РБК заявил **министр транспорта Евгений Дитрих**.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): Вон мост через реку Шексна, который Кувшинников, уважаемый губернатор Вологодской области, начал строить в Череповце в этом году. Вот он соответственно привлек подрядчика, так сказать, там как бы запланировал довольно большие капиталовложения из регионального бюджета, запроектировал мост, начал его, потом пришел и сказал: Федерация, помоги, чем можешь. И вот когда уже движется проект, когда все уже готово, когда, ну, собственно, мы видим, к чему это все приведет - это развитие дополнительных районов города, это там дополнительное качество жизни людей. Новое развитие, которое получает регион, и помогать хочется с удовольствием. А когда начинается разговор, - ну вот у нас есть хрустальный мост, который мы видим в снах, очень сложно оказывать поддержку.

В: Полное интервью министра транспорта **Евгения Дитриха** смотрите сегодня в 20:20 в программе «Что это значит».

<http://tv.rbc.ru/archive/chez/5dd42c232ae5963058e032bf>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 19.11.2019 21:24; ПРИВАТИЗАЦИЯ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

В: За контрольный пакет акций крупнейшего российского железнодорожного оператора «Трансконтейнер» поборются три компании. Об этом в эксклюзивном интервью телеканалу «РБК» рассказал **министр транспорта Евгений Дитрих**. По его словам, после приватизации пятидесяти плюс двух акций «Трансконтейнера», изменений в работе оператора не ожидается.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА): Мы с нашими монгольскими коллегами обсуждали вопросы, связанные с тем, как «Трансконтейнер» мог бы выполнять свои основные задачи. Так вот, и им тоже объяснял, что мы не видим каких-либо предпосылок для того, чтобы поменялась какая-либо, ну, скажем, составляющая в работе... производственная составляющая в работе «Трансконтейнера».

В: Сейчас пятьдесят процентов плюс две акции оператора принадлежат «Объединенной транспортно-логистической компании», «дочке» «РЖД». Среди претендентов на контрольный пакет - компания, связанная с Романом Абрамовичем и Александром Абрамовым «Енисей Капитал», вместе с «ВТБ» она является совладельцем «Трансконтейнера». «Первая грузовая компания» Владимира Лисина, а также группа «Дело» Сергея Шикарева. Ходатайство всех трех претендентов об участии в аукционе получили одобрения ФАС. Торги пройдут 27 ноября. Стартовая цена пакета - 36 миллиардов 200 миллионов рублей. Первый шаг - 141 миллион, последующие по 200 миллионов. Шишкарев в интервью «РБК» рассказал, что стоимость актива может в итоге превысить 100 миллиардов рублей.

СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ (ПРЕЗИДЕНТ ГРУППЫ КОМПАНИЙ «ДЕЛО»): Как существует так называемая дойчмарка или котировки акций «Трансконтейнера» на рынке, но это не совсем репрезентативно потому, что ну порядка 0,42 процента котироваются на Московской бирже, но тем не менее, я все-таки считаю, что рынок в данном случае правильно оценивает компанию. Это стоимость компании в 110 миллиардов за капитал, который сегодня мы видим через котировки акций, наверное, является справедливой и действительно соответствует стоимости компаний.

ГТРК КАЛУГА; 2019.11.19; ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В РЕГИОНЕ ОБСУДИЛИ АНАТОЛИЙ АРТАМОНОВ И ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ

Делегация Калужской области во главе с Анатолием Артамоновым принимает участие в «Транспортной неделе - 2019», которая проходит в Москве. Калужская область впервые представила стенд на XIII международной выставке «**Транспорт России**». Здесь - транспортно-логистические достижения и возможности региона, а также информация о реализации в этом году национального проекта «Безопасные и качественные

автомобильные автодороги». Губернатор области Анатолий Артамонов принял участие в Деловом завтраке с Министром транспорта Российской Федерации **Евгением Дитрихом**. Ключевой темой разговора стало развитие транспортной инфраструктуры в регионах России и инвестиционная деятельность в транспортном комплексе. В 90-е годы начали строить обход Калуги, где сейчас размещены три крупных промышленных парка: «Грabcево», «Калуга-Юг» и «Росва», а областной центр смог стать крупнейшим и быстро развивающимся промышленным центром на карте России.

Анатолий Артамонов, губернатор Калужской области: «Сейчас мы начинаем строить рокадные дороги, чтобы не было лишних переездов. Например, Козельск, раньше для того, чтобы попасть в Сухиничи нужно было приехать в Калугу. Сегодня эти два города связывает хорошая автомобильная дорога. А сейчас будем строить дорогу между Ферзиково, Детчино и дальше на Медынь. Это поможет улучшить межхозяйственные связи... Это задача комплексная и мы будем решать её с учётом пожелания жителей, отвечая на их первоочередные нужды...»

<http://gtrk-kaluga.ru/news/ekonomika/news-16288>

ГТРК НОВОСИБИРСК; 2019.11.19; ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЁВО ВЫСОКО ОЦЕНИЛИ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ

Как сообщила пресс-служба правительства Новосибирской области, делегация региона во главе с Андреем Травниковым работает на XIII Международном форуме «**Транспорт России**» в Москве. В рамках открытия форума губернатор принял участие в деловом завтраке Министра транспорта России **Евгения Дитриха**. Специалисты обсудили транспортную доступность аэропорта Толмачёво.

«Каждый должен выполнять свою работу на своём участке и, желательно, делать это хорошо. В Правительстве Новосибирской области каждому инвестиционному проекту назначается специальный куратор, ведущий проект от начала до самого конца. Новые интересные, экспериментальные способы регулирования, которые внедряются в Новосибирской области — также часть успеха», — отметил **Евгений Дитрих**.

Андрей Травников напомнил, что у региона сформирован «пакет» инвестиционного законодательства, который предусматривает меры поддержки и определённые преференции.

«Много инструментов для поддержки инвестиций не бывает, их набор надо постоянно расширять. Опыт развития «Толмачёво» показывает, что сегодня для инвесторов налоговые преференции и другие меры поддержки на уровне региона не являются определяющими при принятии окончательного инвестиционного решения. Да, это одна из обязательных опций, инвесторы смотрят на «пакеты» и наличие преференционных зон в регионе, но определяющими выступают рыночные факторы, чёткие планы развития и долгосрочное понимание взаимодействия. В числе важнейших факторов, привлекающих инвесторов — развитие сопутствующей инфраструктуры, в первую очередь транспортно-логистической», — отметил Андрей Травников.

По словам председателя совета директоров «Корпорации АЕОН» Романа Троценко, по итогам 2019 года пассажиропоток аэропорта «Толмачёво» превысит 6,7 миллиона человек. Новосибирск занял четвёртое место по объёму пассажиропотока в России после московского авиаузла, Санкт-Петербурга и Сочи. Также Новосибирск стал вторым трансферным аэроузлом в стране после столичного. На сегодняшний день Толмачёво имеет 95 направлений маршрутной сети и 2300 реальных вариантов пересадок.

Строительство терминала аэропорта проводят в формате проекта ГЧП (государственно-частного партнёрства) и инвестпроектов. Запланировали реконструкцию обеих ВПП (взлётно-посадочных полос). Реконструкцию аэровокзального комплекса аэропорта планируют реализовать к 2025 году в два этапа, основной завершат в 2022 году.

На проектирование и строительство терминального комплекса до 2022 года направят 11,5 миллиарда рублей частных инвестиций. Планируется, что к 2022 году пассажиропоток увеличится до 10 миллионов человек в год. Развитие Толмачёво — один из основных этапов подготовки к Молодёжному чемпионату мира по хоккею в 2023 году.

https://www.nsktv.ru/news/obshchestvo/proekt_razvitiya_aeroporta_tolmachyevo_vysoko_otseili_na_federalnom_urovne_191120191900/

ТАСС; 2019.11.19; ДИТРИХ: ПОЧТИ 13 ТЫС. КМ ДОРОГ В 2019 Г. ПРИВЕДЕНО В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПО НАЦПРОЕКТУ

Около 13 тыс. км автомобильных дорог в России приведено в нормативное состояние в 2019 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, выступая на пленарной сессии на выставке **«Транспортная неделя»**.

«Протяженность дорог, которые мы с вами привели в нормативное состояние за этот год, это расстояние двухполосной автодороги от Тихого океана в районе Находки до города Порту на берегу Атлантического океана. И эта дорога - туда и обратно - 12930 км. 12930 км было приведено по **нацпроекту** в нормативное состояние в этом году», - сказал **Дитрих**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pochti-13-tys-km-dorog-v-2019-g-privedeno-v-normativnoe-sostoyanie-po-nacproektu-ditrih>

ТАСС; 2019.11.19; ГТЛК ГОТОВА ПОДДЕРЖАТЬ ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ В ТАТАРСТАНЕ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) готова поддержать проекты по строительству гражданских судов в Татарстане. Об этом во вторник по итогам делового завтрака в рамках «Транспортной недели» в Москве сообщила пресс-служба **Минтранса** региона.

В ходе делового завтрака президент Татарстана Рустам Минниханов рассказал о том, как в республике развивается проект по созданию прогулочных судов типа «Чайка». По его словам, строительство таких кораблей на Зеленодольском заводе имени Горького особенно важно для регионов России, так как суда, используемые сегодня, находятся в плачевном состоянии.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих спросил у генерального директора ГТЛК Сергея Храмагина, готова ли компания принять участие в этом проекте. «Мы с Татарстаном готовы», - ответил Храмагин.

«Транспортная неделя» - ежегодное событие, включающее серию общероссийских и международных мероприятий по проблематике транспорта, проходит в Москве с 16 по 21 ноября.

<https://tass.ru/ekonomika/7154775>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ И ОТРЕМОНТИРУЮТ ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ

Власти Удмуртии планируют построить новый терминал аэропорта в Ижевске и отремонтировать взлетно-посадочную полосу, заявил главы республики Александр Бречалов на деловом завтраке с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом**.

По его словам, ижевский аэропорт был построен в 1974 году, а взлетно-посадочная полоса не ремонтировалась 30 лет.

Бречалов отметил, что Удмуртия и аэропорт включены в федеральную программу развития до 2024 года, в этом году уже начали проектирование, и это необходимый элемент для дальнейшего развития региона.

«Сегодня есть все предпосылки, что своевременно построим новый аэропортовый комплекс, а в 2024 году закончим реконструкцию взлетно-посадочной полосы, в том числе и благодаря вам», - обратился Бречалов к **Дитриху**.

По словам Бречалова, за счет привлечения сторонних авиаперевозчиков, расширения парка судов, реконструкции зон вылета и прилета, повышения качества сервиса региональный аэропорт Ижевска вышел в конкурентное поле.

«Мы в 2018 году договорились с **«Аэрофлотом»** о том, что начнутся полеты. До этого у нас была своего рода монополия - только **«Ижавиа»** летала. Если пассажиропоток составлял 235-240 тысяч пассажиров, то с приходом **«Аэрофлота»** пассажиропоток достиг

350 тысяч человек. В чем-то мы стали конкурировать с Пермью и Татарстаном, а пассажиры, летающие по России через международные аэропорты, теперь добавляют трафик нам», - отметил глава Удмуртии.

<https://ria.ru/20191119/1561119376.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; АРТАМОНОВ НАЗВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ «ВОПРОСОМ №1» В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство дорог является вопросом №1 в развитии Калужской области, поскольку позволяет решать важные социально-экономические вопросы, заявил губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

Делегация Калужской области во главе с Артамоновым участвует в форуме «Транспортная неделя - 2019», который проходит с 16 по 21 ноября в Москве. Во вторник глава региона принял участие в деловом завтраке с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом**. Ключевой темой разговора стало развитие транспортной инфраструктуры в регионах России и инвестиционная деятельность в транспортном комплексе.

Комментируя итоги завтрака, губернатор подчеркнул важную роль транспортной инфраструктуры в развитии государства на предстоящие годы. В качестве примера он привел строительство в 1990-е годы обхода Калуги, на котором позже разместились три крупных промышленных парка: «Габцево», «Калуга-Юг» и «Росва». По словам губернатора, новая дорога позволила областному центру стать «крупнейшим и быстро развивающимся промышленным центром на карте России».

«Вообще строительство дорог - вопрос №1 в Калужской области, и правительство региона держит его на постоянном контроле. Мы в регионе привели в порядок всю опорную сеть дорог. Сегодня от областного центра можно проехать по хорошей дороге в любой район. Это залог их экономического развития. Мы начинаем строить рокадные дороги, чтобы не было лишних переездов... Это также существенно улучшит межхозяйственные связи», - сказал Артамонов. По его словам, хорошие дороги позволяют решать социально-экономические вопросы, актуальные для жителей региона, например, обеспечить быстрое прибытие скорой, наладить качественную доставку детей в школу.

Он подчеркнул, что Калужская область, как и другие регионы, активно включилась в реализацию федеральных программ «Безопасные и качественные автомобильные автодороги», «Создание комфортной городской среды». По мнению губернатора, участие в этих программах напрямую способствует как улучшению настроения людей, так и созданию благоприятных условий для развития территорий.

«Мы в этом году только в одном городе Калуге построили дорог почти на 3 миллиарда рублей. Конечно, жители областного центра обязательно почувствуют на себе тот комфорт, который в результате этого появился. Это коснулось и многих других городов и населенных пунктов нашей области. Мы эти программы, безусловно, продолжим и в будущие годы», - сказал Артамонов.

<https://ria.ru/20191119/1561128284.html>

ТАСС; 2019.11.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ИВАНОВА НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Строительство восточного обхода города Иваново должен начаться в третьем квартале 2020 года. Об этом во вторник сообщил губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский на конференции «Дороги Российской Федерации: влияние национальных проектов» в рамках форума «Транспортная неделя - 2019» в Москве.

На совещании президента РФ Владимира **Путина** с членами правительства 11 ноября **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил о том, что в этом году в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры проектируется восемь обходов городов: Нижнего Новгорода, Рязани, Волгограда, Хасавюрта, Дербента, Владикавказа, Иванова и Набережных Челнов. **Министр** сказал, что в будущем году начнется их строительство.

«Иваново не имел и не имеет пока обхода, поэтому грузовики идут через город. Вы понимаете, что это качество жизни горожан, наших ивановцев, нагрузка на сеть. Сейчас в **комплексный план** модернизации инфраструктуры Минтрансом РФ включен так называемый восточный обход Иванова протяженностью 42,5 км. Обход уже сегодня проектируется. Предварительный наш диалог с **Росавтодором** показывает, что ориентировочно третий квартал 2020 года - это начало стройки», - сказал глава региона.

По данным правительства Ивановской области, строительство Восточного обхода областного центра включено в состав федеральной дороги М-7 «Волга» Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань - Уфа. Проект будет реализовываться за счет средств федерального бюджета как федеральная автомагистраль.

В будущем восточный и западный обходы создадут объездное кольцо для транзитного транспорта вокруг города Иваново. Несмотря на отсутствие объездных дорог, город является крупным центром радиальных дорог: здесь сходятся шесть направлений регионального и федерального значения, которые связывают Иваново с Москвой, Владимиром, Ярославлем и другими городами. В последнее время интенсивность движения транзитного транспорта на подходах к городу значительно увеличилась - транспортный поток следует через улично-дорожную сеть областного центра, оказывая негативное воздействие на безопасность дорожного движения и экологию города.

<https://tass.ru/ekonomika/7154681>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЭЛИНА ТИХОНОВА; 2019.11.19; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ ТРЕХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»; ПО СЛОВАМ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА, ОСНОВНЫЕ ПРЕТЕНДЕНТЫ НА «ТРАНСКОНТЕЙНЕР», КОТОРЫЙ ПРИВАТИЗИРУЮТ 27 НОЯБРЯ, — КОМПАНИИ РОМАНА АБРАМОВИЧА, ВЛАДИМИРА ЛИСИНА И «ДЕЛО» СЕРГЕЯ ШИШКАРЕВА. ШИШКАРЕВ ОЦЕНИЛ ОПЕРАТОРА В 110 МЛРД РУБ.

На контрольный пакет крупнейшего контейнерного оператора «Трансконтейнер» (50% плюс две акции, которые сейчас принадлежат РЖД) есть три основных претендента, заявил в интервью телеканалу РБК **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Заявки на участие в приватизации компании, которая состоится 27 ноября, подали «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова, уже владеющий 24,5% «Трансконтейнера», Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина и группа «Дело» Сергея Шишкарева. Их ходатайства на участие в аукционе одобрила Федеральная антимонопольная служба (ФАС).

Заявки принимались до прошлой пятницы, 15 ноября. О других претендентах, кроме «Енисея», ПГК и «Дело», ФАС не сообщала.

Стартовая цена контрольного пакета, оценку которого по заказу РЖД проводила PwC, — 36,2 млрд руб., первый шаг аукциона — 141 млн руб., последующие — по 200 млн руб.

Шишкарев сказал телеканалу РБК, что справедливая оценка 100% «Трансконтейнера» — 110 млрд руб. «Существует так называемый бенчмарк, или котировки акций «Трансконтейнера» на рынке, но это не совсем репрезентативно, потому что на Московской бирже котируется [только] порядка 0,42% акций [компаний]», — отметил бизнесмен. По данным Московской биржи на 19 ноября, 100% «Трансконтейнера» стоили 116,7 млрд руб.

Несмотря на это, Шишкарев считает, что рынок «в данном случае правильно оценивает компанию». «Стоимость компании в 110 млрд руб. — это капитал, который мы сегодня видим через котировки акций, — наверное, является справедливой [оценкой] и действительно соответствует стоимости компании», — добавил он.

Лисин занимает вторую строчку в рейтинге богатейших бизнесменов России по версии журнала Forbes, оценка его состояния — \$21,3 млрд. Состояние Абрамовича, по данным Forbes, — \$12,4 млрд (десятое место в рейтинге), Абрамова — \$6,2 млрд (20-е место). Шишкарев не входит в рейтинг 200 богатейших бизнесменов Forbes.

<https://www.rbc.ru/business/19/11/2019/5dd3ff659a79470f19bc1fe4>

ТАСС; 2019.11.19; ГЛАВА МИНТРАНСА НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ПРОДАЖИ ЧАСТИ «ПОБЕДЫ»

Комфортная ситуация на рынке и уверенность в благоприятном влиянии на компанию структурных изменений, которые принесет инвестор, являются необходимыми условиями для продажи части авиакомпании «Победа». Об этом заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** во вторник в интервью телеканалу РБК.

«Наверное, и передача, продажа инвестору части авиакомпании «Победа» не повлияла бы на основной бизнес этой авиакомпании. Другое дело, тот ли сейчас момент для того, чтобы обсуждать вопрос приватизации. Для этого, как мы всегда говорили, должны быть две предпосылки: во-первых, правильная, комфортная рыночная конъюнктура, которая позволяет на этой продаже заработать максимальное количество денег. И второе: мы должны быть уверены, что структурные изменения, которые принесет инвестор, не повредят положению и развитию компании», - сказал он.

Глава **Минтранса РФ** напомнил, что сегодня крупнейшая авиакомпания России «**Аэрофлот**» работает в таком режиме: 51,2% акций находятся у государства, оставшаяся часть распределена между различными портфельными и стратегическими инвесторами. «Диалог интересней, возможностей для стыковки позиций больше. Поэтому, видимо, и «Победе» придет когда-то свой час», - добавил **Дитрих**.

В сентябре глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Игорь Артемьев выражал мнение относительно возможности привлечь деньги инвесторов, продав 25% плюс одну акцию «Победы», а на вырученные средства создать еще один лоукостер. Как сообщало в августе РБК, глава ФАС предложил правительству приватизировать авиакомпанию «Победа», входящую в группу «**Аэрофлот**», для развития внутрироссийских перевозок и поддержки конкуренции между перевозчиками на рынке. Соответствующее письмо он направил вице-премьеру Максиму **Акимову** и министру транспорта **Евгению Дитриху**. Позднее заместитель руководителя ФАС Александр Редько говорил, что «Победа» должна развивать сеть полетов по России или выйти из группы «**Аэрофлот**».

Проект телеканала «Россия-24» «Вести.Экономика» со ссылкой на источник сообщал, что британский предприниматель, миллиардер и владелец Virgin Group Ричард Брэнсон рассматривает возможность приобретения 25% авиакомпании «Победа». При этом, по словам собеседника телеканала, о конкретных действиях говорить рано, но «такие намерения не исключаются».

«Победа» - первый российский лоукостер, входит в группу «**Аэрофлот**». Проект запущен в сентябре 2014 году. Помимо «Победы», в группу «**Аэрофлот**» входят авиакомпании «**Аэрофлот**», «Россия» и «Аврора».

<https://tass.ru/ekonomika/7155649>

ТАСС; 2019.11.19; ДИТРИХ: ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ UTAIR СТАБИЛИЗИРОВАЛОСЬ, НО ВСЕ ЕЩЕ ОСТАЕТСЯ НЕПРОСТЫМ

Минтранс РФ тесно контактирует с авиакомпанией Utair в поиске решения финансовых проблем перевозчика, чье положение остается непростым. Об этом заявил во вторник глава ведомства **Евгений Дитрих** в интервью телеканалу РБК.

«Нынешнее положение Utair непростое. Мы находимся с ними в постоянном контакте, в поиске способов, которые могли бы улучшить финансово-экономическое состояние авиакомпании. Сегодня оно стабилизировалось. Сегодня каких-либо критических явлений или развития ситуации в негативной плоскости мы не видим, это нас радует», - сказал он.

Дитрих отметил, что накопленная задолженность компании достаточно велика, но у Utair есть возможность ее погашать, что «внушает определенную надежду». «Ей (компании), возможно, нужен инвестор, мы бы, конечно, считали, что качество менеджмента компании тоже должно быть улучшено. Мы работаем над тем, чтобы это реализовать», - подытожил министр.

Utair - четвертая по величине авиакомпания в России, которая в 2018 году перевезла более 7,9 млн человек. Чистый убыток компании в 2018 году составил почти 22 млрд рублей

(годом ранее чистая прибыль компании достигала 2,43 млрд рублей). С конца 2018 года авиакомпания ведет переговоры с кредиторами о реструктуризации кредитов.

В 2015 году компания Utair заключила соглашение с 11 банками по двум синдицированным кредитам - на 15,4 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей с погашением в 2027 году. Кроме того, Utair привлек кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году. В декабре 2018 года перевозчик не заплатил 1 млрд рублей процентов по кредиту на 15,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7155661>

ТАСС; 2019.11.19; В РОССИИ СОЗДАДУТ ВЕНЧУРНЫЙ ФОНД ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Российская венчурная компания (РВК) и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) договорились о создании совместного венчурного фонда для развития инноваций в транспортной отрасли. Соответствующее соглашение подписано во вторник на площадке XIII Международного форума «Транспорт России 2019» в Москве, сообщили в пресс-службе РВК.

«19 ноября в рамках XIII Международного форума «Транспорт России 2019» в Москве состоялось подписание соглашения о намерениях между Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и РВК по созданию совместного венчурного фонда. Свои подписи под документом в присутствии министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** поставили генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор РВК Александр Повалко. Фонд создается для продвижения на российском рынке высокотехнологичных продуктов и поддержки инновационных компаний и стартапов, значимых для развития транспортной отрасли», - говорится в сообщении.

Фонд будет поддерживать проекты в сферах воздушного, водного, железнодорожного и наземного транспорта, а также высокотехнологичные решения по развитию дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники. Заявленный период деятельности фонда - 10 лет с возможным продлением. Начальный целевой объем составит 3 млрд рублей.

«Деятельность создаваемого фонда будет направлена на развитие одной из самых важных отраслей российской экономики - транспортной экосистемы. Эта сфера притягивает к себе пристальное внимание со стороны бизнеса, государства, инвесторов и потребителей. Финансовая и менторская поддержка стартапов, работающих над транспортными технологиями в пассажирских и грузовых перевозках, позволит России быстрее получить прорывные решения, протестировать их и вывести на рынок, в том числе на зарубежный. Мы рады объединить наши усилия с ГТЛК, которая имеет огромный опыт в сфере реализации государственной поддержки транспортной отрасли», - считает генеральный директор РВК Александр Повалко, чьи слова приводятся в сообщении.

Стороны соглашения

Российская венчурная компания - государственный фонд фондов, институт развития венчурной отрасли РФ, основные цели деятельности - стимулирование создания в России собственной индустрии венчурного инвестирования и исполнение функций проектного офиса НТИ. Уставный капитал РВК составляет более 30 млрд рублей, 100% уставного капитала принадлежит РФ в лице Росимущества.

Государственная транспортная лизинговая компания - крупнейшая лизинговая компания России. Поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Министерства транспорта. Активы компании по данным на июнь 2019 года превысили 597 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7152355>

ТАСС; 2019.11.19; ПРОЕКТНАЯ СТОИМОСТЬ ИЗЪЯТИЯ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ СОСТАВИТ ОКОЛО 600 МЛН РУБЛЕЙ

Проектная стоимость изъятия земельных участков для строительства транспортной развязки между старыми и новыми Химками оценивается почти в 600 млн рублей, всего строительство дорожного объекта затронет более 80 земельных участков. Об этом журналистам во вторник сообщила первый **замминистра** транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья Анна Кротова.

«Стоимость изъятия проектная, то есть когда готовится проект и по первым разделам проектной документации, всегда есть проектная стоимость изъятий. У нас общая стоимость изъятия порядка 590 млн рублей. Но будет работать независимый оценщик, который уже к каждому зайдет на участок, посмотрит, что расположено, что ему предъявит правообладатель, оценит аренду. У нас пока нет ни одной оценки по конкретным земельным участкам, только общая стоимость. Еще будет экспертное заключение на эту оценку, и уже тогда правообладателям будет направлена для ознакомления эта цена», - сказала Кротова.

Она отметила, что обычно итоговая стоимость изъятия не превышает проектную сумму. Как отмечается в справочной информации, всего для строительства дорожной развязки будет задействовано более 80 земельных участков. Предполагается, что 20 из них будут изъятые.

«Нам здесь повезло - здесь у нас жилых домов граждан нет. Все объекты [подлежащие изъятию] коммерческие», - добавила Кротова.

Как рассказал журналистам **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры региона Алексей Гержик, к концу следующего года планируется открыть основной ход развязки с временными съездами. «Полностью весь объект будет завершен в 2021 году», - добавил он.

«Репинская развязка» в Химках

Ранее было принято решение о строительстве двухуровневой развязки общей протяженностью 3,5 км с эстакадой через Ленинградское шоссе, которая соединит улицу Репина с улицей Дружбы. Число полос движения по основному ходу и съездам составит от двух до пяти. Ориентировочная стоимость строительства развязки составит около 2 млрд рублей, из которых 1 млрд - финансирование федерального бюджета. Объект позволит разгрузить транспортную развязку на пересечении Ленинградского шоссе и Юбилейного проспекта.

Во время посещения НПО «Энергомаш» 12 апреля президент России **Владимир Путин** дал поручение решить проблему транспортного соединения между старыми и новыми Химками. 18 апреля на встрече с главой государства **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и губернатор региона Андрей Воробьев доложили о строительстве транспортной развязки на улице Репина. 28 октября президент России на встрече с главой региона поручил ускорить работы по ее строительству.

<https://tass.ru/ekonomika/7151047>

ВЕСТИ МОСКВА; 2019.11.19; В МОСКВЕ ПРОХОДИТ ФОРУМ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

Почти 2,5 триллиона рублей инвестиций было привлечено в 2019 году на развитие транспортной инфраструктуры. Создание крупных логистических узлов и международных торговых коридоров обсуждали на форуме «Транспорт России» в Москве.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/817921/>

НТВ # СЕГОДНЯ, 19.11.2019 19:23; «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

В2: **Минтранс** представил новую концепцию развития автомобильных дорог в России. Она получила название «Опорная сеть». В ближайшее время ее рассмотрит правительство. По словам главы ведомства **Евгения Дитриха**, основная цель - увязать федеральные трассы с существующими и перспективными маршрутами межрегиональных и транзитных перевозок.

В1: На «Транспортной неделе - 2019», которая открылась сегодня в Москве, обсуждали и большой проект скоростной автодороги Москва - Казань, она сократит время в пути в разы.

В2: А железнодорожники представили новую концепцию плацкартного вагона. Андрей Гордеев передает.

КОР: Новый плацкартный вагон сами разработчики называют «некупейным». Это сугубо технический термин в данном случае будто подчеркивает, еще не купе, но уже не плацкарт. Вместо стола здесь поставили модульный блок, пространства стало, конечно, меньше, но личного пространства вроде как прибавилось.

АЛЕКСАНДР ЛОШМАНОВ (КОМПАНИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ГОРОДСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ): Вот этим модульным блоком мы постарались сделать для каждого из четырех пассажиров максимальное персонализированное пространство, да. При этом, что характерно, мы используем его в качестве шкафа для хранения багажа.

КОР: Это все, конечно, не серийный образец, и даже не опытный, это концепция - идея, как может быть.

ПЁТР ИВАНОВ (КОМПАНИЯ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПассажиРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ): Естественно, что по результатам представленной сегодня модели, мы соберем мнения пассажиров, и сделаем выводы о том, насколько применимы те или иные нововведения.

КОР: Еще один обсуждаемый проект транспортного форума - строительство скоростной автодороги Москва - Казань. Первые участки трассы от Москвы до Владимира, и южный обход Казани должны запустить через 4 года. Всю трассу - к 2027 году.

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО (КОМПАНИЯ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»): По трассе до Казани, если сегодня там 16-18 часов идет, то мы планируем от Москвы до Казани добираться там не более, чем за 6 часов.

КОР: На конференции подробно говорили и о системе Эра ГЛОНАСС. Сейчас к ней подключено 4 миллиона автомобилей, и это уже повлияло на безопасность движения.

СЕРГЕЙ ИВАНОВ (СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО ВОПРОСАМ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ЭКОЛОГИИ И ТРАНСПОРТА): По мнению специалистов, Эра ГЛОНАСС ежегодно помогает спасти жизни от 3 до 4 тысяч человек. Я не очень люблю пафос, но, тем не менее, слушайте, речь идет действительно о человеческих жизнях, о спасенных человеческих жизнях.

КОР: На снижение смертности работает и национальный проект - «Безопасные и качественные дороги».

МИХАИЛ БЛИНКИН (ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ): Сдвиги, благодаря «Безопасным и качественным дорогам» - национальному проекту, грандиозные. Вот только что выступал Сергей Морозов, губернатор Ульяновской области, он рассказал, он практик. Вот у него на ремонт дорог в своей области было 60 миллионов, когда он приступал к должности, 6 миллиардов по 19-му году. Естественно, люди это не могут не заметить.

КОР: Хотя на форуме о дорогах и говорят больше всего, но посвящен он всей системе транспорта. А конференции и круглые столы - только часть программы. Важная роль отведена бизнес-переговорам, здесь компании могут наглядно представить свои разработки.

У 13-го форума «Транспорт России» есть одно принципиальное отличие от предыдущих. Раньше эта выставка была такой нарядной презентацией будущего, мол, ну, есть перспективные разработки, а когда еще мы их увидим. Теперь здесь все больше говорят не только о том, что будет, но и о том, что уже есть.

Андрей Гордеев, Артур Азизян, Дмитрий Бенедичук и Сергей Дедух. «НТВ». Москва.

<https://www.ntv.ru/peredacha/segodnya/m23700/o575218/video/>

ОБЩЕСТВЕННОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ РОССИИ; 2019.11.19; В ГОСТИНОМ ДВОРЕ ПРЕДСТАВИЛИ НОВЕЙШИЕ РАЗРАБОТКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Новейшие разработки в сфере транспорта презентовали в московском Гостином дворе. Там открылась выставка «**Транспорт России**», передает ОТР.

Из Ростовской области в столицу привезли беспилотный каток. Пока это макет, а серийное производство планируют начать в 2023 году.

Между тем вертолёт «Горизонт» уже поставлен на поток. Беспилотник может разогнаться до 220 км/ч и перевезти 50 килограммов груза.

На выставке есть и новый электродвигатель для судов. Катамараны с ним в следующем году начнут курсировать в Сочи.

РЖД в Гостином дворе представила макет нового плацкартного вагона. У каждого пассажира будет свой шкафчик, светильник и USB-розетка.

Петр Иванов, генеральный директор «Федеральной пассажирской компании»: «Второй концепт планируется разработать до конца второго полугодия 2020 и третий во втором полугодии 2020. У нас будет возможность оценить их на транспорте России в следующем году. По результатам представленной сегодня модели, мы соберем мнения пассажиров и сделаем выводы о том, насколько применимы те или иные нововведения, которые тверской завод вместе с Трансмашхолдингом нам предлагает».

Также в Гостином дворе губернатор Ростовской области Василий Голубев подписал соглашение о взаимодействии с компанией «Астон». Она планирует инвестировать в реконструкцию портового терминала в Ростове-на-Дону миллиард рублей. Сейчас компания готовит проектную документацию. После реконструкции она будет ежегодно отгружать из порта около пяти миллионов тонн зерна.

<https://otr-online.ru/news/v-gostinom-dvore-predstavili-noveyshie-razrabotki-v-sfere-transporta-139625.html>

ВЕСТИ-КУРСК; 2019.11.19; РОМАН СТАРОВОЙТ ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ» В МОСКВЕ

Сегодня в Москве стартовала «**Транспортная неделя**». Участие в ней принимает губернатор Курской области Роман Старовойт. Ежегодное деловое событие проводит **Министерство транспорта России**.

Состоялся деловой завтрак с министром **Евгением Дитрихом**. «Транспортная встреча» позволяет участникам увидеть и оценить лучшие практики регионов, поделиться опытом реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

http://gtrkkursk.ru/lenta-novostei/19112019190000_1.html

ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.11.19; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ НОВОУРЕНГОЙСКОГО АЭРОПОРТА ПРЕДСТАВИЛИ В МОСКВЕ

Какой будет транспортная инфраструктура России в будущем, обсуждают сегодня на форуме «**Транспортная неделя**» в Москве. По мнению экспертов, важнейшую роль в развитии дорожной сети России будут играть арктические инфраструктурные проекты. На форуме побывала съёмочная группа. Каких перемен ожидать в транспортной отрасли расскажет

Андрей Жижин – корреспондент: «На этой карте представлены федеральные трассы. Как видите, белых пятен ещё достаточно много, но в ближайшие четыре года транспортная инфраструктура России существенно изменится. К примеру, национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» предполагает реконструкцию половины всех региональных трасс, а это 240 тысяч километров. Причём все конкретно видно на карте. 83 субъекта участвуют в проекте, в том числе и Ямал. Нажимаем, 152 миллиона предусмотрено из федерального бюджета и 8 миллиардов из регионального. Можно на карте посмотреть конкретные участки, которые будут реконструировать. Вот Салехард и Лабытнанги».

На форуме представляют самые яркие транспортные проекты, один из них – долгожданная реконструкция аэропорта в Новом Уренгое. Разработчики учли все

климатические особенности крайнего севера, и говорят – аналогов такого строительства в России больше нет.

Андрей Земляков – директор по капитальному строительству «Аэропорты Регионов»: «Регион достаточно холодный. Мы применили систему обслуживания пассажиров не только через трапы, но и через так называемый закрытый «Базгейт», то есть внутри будут проходить автобусы, где в достаточно комфортных условиях будут обслуживаться пассажиры».

Традиционно на транспортной неделе большое внимание уделяется арктической тематике. Это прежде всего северный морской путь. В этом году молодёжи и студентам транспортных ВУЗов рассказали о перспективах строительства Северного широтного хода, причём, лекцию провели участники экспедиции, которая проходила по местам будущего строительства.

Таисия Шепитько – директор института путей, строительства и сооружений **Российского университета транспорта**: «Мы предложили конструктивно-технологическое решение, которое позволяет железнодорожному полотну сохраняться на вечной мерзлоте, поэтому, вполне реально использовать эти предложения при строительстве Северного широтного хода, и дорога будет жить, работать».

<https://yamal-region.tv/news/40171/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.19; КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ РОССИИ — ЗАЛОГ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЦВЕТАНИЯ СТРАНЫ

В Москве стартовала **Транспортная неделя** — главный транспортный форум страны. Это событие проходит в столице много лет подряд и давно стало международной площадкой для обсуждения актуальных вопросов развития транспортной инфраструктуры, привлечения инвестиций, обмена опытом и множества других тем. Именно тут решаются профессиональные вопросы, ставятся задачи, формируется информационная повестка.

Предстоит сделать очень многое, но хотелось бы выделить одну из главных тем форума — подведение итогов первого года внедрения комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части транспортной инфраструктуры. Также особое внимание будет сконцентрировано и на проблемах реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Не открою большой секрет, сказав, что развитие магистральной инфраструктуры является одной из важнейших задач, стоящих перед страной. Без неё сложно говорить об экономическом прорыве и существенном росте экономики. Сразу поясню, план магистральной инфраструктуры включает в себя расширение и модернизацию железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры. Это и аэропорты, и морские-речные порты, и дороги, и ж/д объекты.

Практическую пользу этого проекта сложно переоценить. Благодаря реализации этой задачи мы осуществляем планы по повышению связанности различных частей страны, даже удалённых регионов между собой, и решаем эти вопросы в том числе за счёт развития транспортных коридоров. Потребность строительства и обновления транспортной инфраструктуры в стране ощущается достаточно давно, но только последние 3-5 лет эта проблема стала реально решаться. Трудно не заметить, насколько быстрыми темпами строятся и реконструируются федеральные и региональные трассы, строятся новые и восстанавливаются уже имеющиеся аэропорты, развивается железнодорожный и водный транспорт. На это направлены девять федеральных проектов, стоимость которых до 2024 года со стороны федерального бюджета составит примерно семь триллионов рублей. Какие задачи предстоит решить? За предстоящие четыре года планируется довести до нормативного состояния 260 тысяч километров дорог. Это более половины всех региональных автодорог России, которыми будут пользоваться жители страны. Например, в проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» из 85 субъектов Федерации участвует 83. Именно он, на мой взгляд, является важнейшим государственным инвестиционным проектом. Трансферты субъектам РФ на его

реализацию до 2024 года составят 68 процентов от всех расходов федерального бюджета на реализацию Национального проекта, посвящённого автодорогам.

Конечно, очень важно, чтобы процесс строительства автомобильных дорог стал максимально чётким, прозрачным и предсказуемым. От этого зависит реализация национальных проектов в целом, и на заседании президиума Совета при Президенте по стратегическому развитию и национальным проектам 11 ноября 2019 года на этом акцентировалось основное внимание.

Необходим контроль за бюджетными средствами, соблюдением условий получения соответствующих средств, включая трансферты, а также за соблюдением сроков доведения их до адресатов. Думаю, именно поэтому председатель Правительства **Дмитрий Медведев** на совещании 11 ноября подчеркнул, что поскольку национальные проекты — это важнейшее направление деятельности нашей страны, то нарушения правил, по которым эти национальные проекты осуществляются, будут иметь самые серьёзные последствия, вплоть до административной и уголовной ответственности.

Для этого по каждому национальному проекту созданы экспертные группы прокуратуры, которые должны совместно с Правительством осуществлять целевой надзор. Потому что несмотря на пристальное внимание к **нацпроектам**, приходится констатировать, что в ходе их реализации часто проявляется несоординированность деятельности различных структур. И это сильно влияет на качество и сроки строительства. Так, по данным Правительства, по **нацпроекту** «Цифровая экономика» на сегодняшний момент из выделенных 108 миллиардов рублей освоено только 15 процентов, причём целый ряд серьёзных направлений, таких как «Цифровые технологии», «Информационная безопасность» и «Кадры для цифровой экономики», по сути, ещё даже не стартовали. Думаю, что и по другим направлениям картина более или менее схожая. И в данном случае контроль — это не репрессивная мера, а превентивная.

В этой связи Белый дом предложил внести поправки в 44-ФЗ в части обязательного ведения Федеральным казначейством чёрного списка компаний-подрядчиков. Мы об этом многократно говорили с экспертами на мероприятиях в Совете Федерации. Такие предложения были сформулированы во время весенней сессии 2019 года по итогам «круглого стола», посвящённого строительству дорог. Соответствующие предложения были отправлены в качестве рекомендаций в **Министерство транспорта**. И отрадно, что федеральная власть в этом вопросе слышит представителей отрасли. С момента запроса профессиональной среды до практической реализации ушло меньше года — по сути, лишь несколько месяцев.

Соответствующий законопроект о реестре юридических лиц, привлечённых к административной ответственности за коррупционные правонарушения (статья 19.28 Кодекса об административных правонарушениях), подготовлен в Аппарате Правительства и находится в стадии согласования. Принятие данных поправок в случае интеграции сведений этого реестра с единой информационной системой в сфере закупок и базой данных информационного центра Министерства внутренних дел позволят не допускать заключения контрактов с недобросовестными лицами.

Кроме того, предлагается ввести практику проверок юридических лиц органами контроля совместно с правоохранительными ведомствами, включая прокуроров в том случае, если стоимость контракта по национальному проекту превышает сумму, которая должна быть установлена актами Правительства, а также предполагается создание плана совместных действий Правительства и Генеральной прокуратуры по обеспечению сохранности выделенных бюджетных средств, их целевого и эффективного использования вплоть до достижения конечного результата. Совет Федерации, как палата регионов, всегда очень внимательно следит за реализацией **нацпроектов** в субъектах Федерации, это касается как практических вопросов, так и финансовых трансфертов из федерального бюджета в региональные. Парламентарии на своём уровне всегда готовы и оказывают практическую помощь субъектам РФ, чьи интересы они представляют в палате регионов. Так, после завершения Транспортной недели, в конце ноября сенаторы в ходе правительственного часа смогут задать вопросы, связанные с транспортной инфраструктурой, министру транспорта **Евгению Дитриху**. Болевых точек при реализации Национального проекта,

посвящённого дорогам, возникает достаточное количество, и задача всех ветвей власти - оперативно на своём уровне их решать.

<https://www.pnp.ru/economics/kachestvennyye-dorogi-rossii-zalog-ekonomicheskogo-prosvetaniya-strany.html>

ТАСС; 2019.11.19; СИСТЕМА «ЭРА-ГЛОНАСС» СОДЕЙСТВУЕТ СПАСЕНИЮ ДО 4 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД

Внедрение системы «Эра-Глонасс» позволяет спасти в год до 4 тыс. человек, попавших в ДТП. Об этом сказал во вторник специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов на IX Международном конгрессе «Эра-Глонасс».

«Трудно считать человеческие жизни. Но по подсчетам специалистов, система «Эра-Глонасс» позволяет спасти в год от 3 до 4 тыс. человек», - сказал он.

Как отметил Иванов, на сегодняшний день около 4,6 млн автомобилей оборудованы кнопками SOS. При этом за 2019 год в систему поступило около 26 тыс. вызовов, из них 17 тыс. - в автоматическом режиме. Это означает, что люди, попавшие в ДТП, находились без сознания или в тяжелом состоянии.

Государственная автоматизированная система «Эра-Глонасс» обеспечивает оперативное получение информации о ДТП. Система в автоматическом режиме связывается с оператором в случае аварии, чтобы направить помощь, а также позволяет водителю связаться со службой поддержки в случае необходимости.

Согласно техрегламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», который действует с 2017 года, на все выпускаемые, а также ввозимые в Россию автомобили должна быть установлена система «Эра-Глонасс».

<https://tass.ru/obschestvo/7149575>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СОВЕТ ДУМЫ УСКОРИТ РАССМОТРЕНИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ И ПООЩРЕНИИ ИНВЕСТИЦИЙ

Совет Думы на заседании в среду планирует сдвинуть на более ранние сроки рассмотрение законопроекта «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в РФ», включив его в повестку работы парламента уже на 3 декабря для рассмотрения в первом чтении.

Как говорится в проекте решения Совета Думы, с которым ознакомился «Интерфакс», все замечания на законопроект должны поступить в профильный комитет - по экономической политике - до 2 декабря.

Ранее планировалось, что замечания будут приниматься до 6 декабря, а документ будет рассмотрен не ранее 10 декабря.

Проект закона был внесен правительством в начале ноября. Чиновники рассчитывают, что документ будет принят в осеннюю сессию и заработает с 2020 года. Законопроект вводит механизм соглашений о защите и поощрении капвложений (СЗПК) и стабилизационную оговорку для его участников.

Законопроект готовил Минфин, курирует эту работу замглавы ведомства Андрей Иванов. Во вторник он рассказал об основных параметрах документа на конференции «Транспорт России».

«Мы постарались предложить платформенное решение, суть которого в трех основных составляющих. Первое - это то, что на срок от 6 до 20 лет субъекты РФ предоставляют неизменные условия для реализации проектов в части, касающейся государственного регулирования, налогового, в некоторых случаях таможенного, при особых инвестициях - тарифного, в сфере сертификации, стандартизации и пр. Чтобы для новых проектов инвестор, формируя инвестиционный меморандум и начиная свой проект, понимал, что эти условия будут неизменными на срок, пока он не получит коммерческий результат по проекту», - отметил Иванов.

«Второе: мы отказываемся от фискальной нагрузки на первый этап проекта. Как только проект начинает получать выручку, мы предлагаем инвестору с нашей помощью вернуть расходы, которые он понес на социальную, транспортную, энергетическую, цифровую

инфраструктуру за счет поступающих налогов от проекта. Причем в данном случае задействованы практически все федеральные и субъектовые инструменты», - рассказал замминистра.

«Третье, что мы предлагаем: мы говорим, что любые меры государственной поддержки мы консолидируем в этом общем соглашении. Говорим, что эти соглашения - соглашения о предоставлении субсидий, иные соглашения, которые те или иные федеральные структуры заключают с организацией, реализующей проект, становятся связанными договорами и попадают по объемам и срокам предоставления государственной поддержки в общую (связку - ИФ)», - сообщил чиновник.

Кроме того, по его словам, в законопроекте фиксируется «меню мер государственной поддержки с принципами их предоставления, чтобы на этой базе сформировать соответствующий навигатор для инвесторов и доступным для инвестором способом, передать ему информацию по этим мерам поддержки, настроить все наше правительство на работу, чтобы она в первую очередь была сориентирована на интересы инвесторов».

Первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов, выступая в понедельник на парламентских слушаниях, отмечал, что в развитие законопроекта будет подготовлено постановление правительства, фиксирующее нормативы определения стоимости объекта инфраструктуры и порядок компенсации расходов инвестора.

«По стоимости (объектов, затраты на строительство которых планируется компенсировать - ИФ) вопрос очень важный, и как раз по этому вопросу предусматривается принятие постановление правительства. Это тот акт, который должен определить порядок компенсации затраченных инвестором расходов на инфраструктуру. Мы считаем, что здесь должны быть определенные нормативы, потому что затраты на инфраструктуру могут быть различные и могут быть избыточные даже», - сказал Силуанов. По его словам, сроки компенсации будут зависеть от доходов, которые приносит проект. «Если доходы будут в значительных объемах, быстрее компенсируем, в меньших - дольше. Такой принцип», - сказал он.

Министр также пояснил, что вычеты по налогам будут предоставляться «до тех пор, пока те издержки, которые бизнес понёс на создание инфраструктуры, не будут покрыты». «За счёт каких налогов? И региональных, и федеральных, это очевидно. У нас есть такие практики, особенно когда мы в бюджете предусматриваем необходимые ресурсы в пределах поступивших налогов для инфраструктуры, которая создаётся в особых зонах развития, которые создают субъекты РФ. И те налоги, которые зачисляются в федеральный бюджет, мы предусматриваем их возвратам в бюджете субъектам РФ. Точно такой же механизм предполагается законопроектом и для предпринимателей, которые будут вкладываться в инфраструктуру», - отметил Силуанов.

В целом, по его словам, планируется подготовить пять постановлений в развитие норм, предусмотренных законопроектом. «У нас есть определенные нормы законопроекта, которые отсылают к решениям правительства РФ. В настоящее время проекты таких решений готовятся, и мы до конца года все проекты актов подготовим. По нашим оценкам, необходимо около пяти постановлений, большое количество ведомственных актов. Мы соответствующие решения подготовим ко второму чтению», - сказал Силуанов.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНФИН РФ ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЕСТИ НА 2020Г ВЫПЛАТУ АВИАКОМПАНИЯМ «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ - СЕО «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ»

Минфин РФ предлагает перенести на 2020 год выплату авиакомпаниям компенсаций за подорожание керосина в 2018 году, сообщил журналистам гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов.

«Минфин пытается перенести это на следующий год и рассрочить на какой-то период времени. Ну, может быть, действительно с бюджетом сложно, что в этом году нет возможности выплатить», - сказал Скуратов в кулуарах форума «Транспортная неделя-2019».

«Они (компенсации - ИФ) не критичны (в этом году - ИФ), но отдайте то, что потеряли, это будет справедливо», - добавил он, отвечая на соответствующий вопрос.

Комментарием Минфина «Интерфакс» пока не располагает. В конце октября первый вице-премьер, глава Минфина Антон Силуанов заявлял журналистам, что ведомство планирует проанализировать потребности авиакомпаний в «керосиновых» субсидиях.

«Мы будем прорабатывать, но будем прорабатывать и анализировать потребности, связанные с керосином, потому что там вопросы убытков компаний связаны не столько с керосином, сколько с другими причинами, в том числе сборами аэропортовыми, издержками и так далее, и тому подобное. Там надо еще внутри компаний серьезно покопаться», - говорил Силуанов, отвечая на вопрос, готов ли Минфин выделить авиакомпаниям 23 млрд руб. в этом году, как предлагает **Минтранс** РФ.

Президент **Владимир Путин** поручал правительству до 1 ноября компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо, понесенные в прошлом году. В качестве источника субсидии в поручении фигурировал резервный фонд правительства. **Минтранс** предлагал выделить 23 млрд руб., сообщил замглавы ведомства Александр **Юрчик**.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него подскочили более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; «ДОЧКИ» АВТОДОРА ДОГОВОРИЛИСЬ СОЗДАТЬ ФОНД ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ С FACTUM AG ИЗ ЛИХТЕНШТЕЙНА

Дочерние компании «Автодора» - «Автодор-ИнфраИнвест» и «ИнфраКАП» - договорились о создании фонда для строительства новых автодорог с лихтенштейнской Factum AG, специализирующейся на управлении активами.

Как сообщила госкомпания, фонд будет формироваться путем привлечения средств коммерческих банков и других заинтересованных инвесторов для долгового финансирования проектов. «Размер фонда позволит подготовить и принять участие в реализации 15-20 проектов по развитию автодорожной инфраструктуры России в течение 5 лет», - отметили в «Автодоре».

Соглашение о создании хозяйственного партнерства подписали в ходе «Транспортной недели» в Москве председатель совета директоров компании «ИнфраКАП» Александр Баженов, гендиректор «Автодор-ИнфраИнвест» Олег Еремеев и исполнительный директор Factum AG Ральф Акерманн.

«Хозяйственное партнерство является управляющим товариществом в инвестиционном фонде общим размером 80 млрд рублей», - отмечает «Автодор».

Компания «ИнфраКАП» осуществляет организацию коллективных инвестиций в крупные инфраструктурные проекты с использованием собственной инвестиционной и консультационной экспертизы, выступая инвестором на стадии разработки проекта. Компания подготовила концессионное соглашение строительства обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу в составе транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» сроком 20 лет на сумму 121 млрд рублей, которое было подписано в октябре 2019 года.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ И «ЯНДЕКС» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Правительство Рязанской области и компания «Яндекс» заключили соглашение о сотрудничестве в сфере организации дорожного движения на территории региона, сообщает во вторник облправительство.

Документ 19 ноября в рамках «Транспортной недели – 2019» подписали губернатор Рязанской области Николай Любимов и директор по развитию бизнеса компании «Яндекс» в России Алексей Федотов.

В ходе церемонии подписания Николай Любимов подчеркнул значимость сотрудничества между регионом и IT-корпорацией.

«Подписанное сегодня соглашение направлено на совершенствование организации и повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения. Не сомневаюсь, что передовые технологические решения по цифровизации в области транспорта, которые мы вместе с вашей компанией планируем реализовать в Рязанской области, обязательно будут полезными», – заявил Любимов.

По словам Алексея Федотова, в ближайших планах компании - развитие проекта электронного путевого листа на территории Рязанской области.

«Это высокотехнологичное решение призвано помочь перевозчикам снизить затраты на организацию предрейсовых осмотров и одновременно дать госорганам эффективный современный механизм для контроля. Мы заинтересованы в развитии отечественной экономики, и поэтому «Яндекс» готова делиться своим опытом и своими технологиями с российскими регионами», – сказал Федотов.

<https://ria.ru/20191119/1561116344.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГТЛК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПРОЕКТ НОВОГО ТЛЦ «РЖД ЛОГИСТИКИ» И FREIGHT VILLAGE RU

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ), ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и АО «ФВК» (головная структура Freight Village Ru) договорились о финансировании проекта по строительству многофункционального складского комплекса на территории транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Ворсино» (Калужская обл.).

Соответствующее соглашение, согласно сообщению РЖДЛ, было подписано на площадке форума «Транспорт России» во вторник. В соответствии с документом «РЖД Логистика» и ФВК сформируют логистические сервисы, будут заниматься совместной операционной деятельностью на базе многофункционального складского комплекса на территории ТЛЦ. Финансирование для его создания обеспечит ГТЛК.

«Мы заинтересованы в создании как можно большего количества современных складских площадей. В ближайшее время мы с партнерами обсудим распределение функционала сторон и деталей проекта», - заявил генеральный директор РЖДЛ Вячеслав Валентик, слова которого приводятся в пресс-релизе.

«Строительство высокотехнологичного комплекса в Ворсино будет способствовать формированию и развитию узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, что является одной из стратегических задач развития экономики России на период до 2024 г.», - добавил глава ГТЛК Сергей Храмагин.

«Подписание - следующий шаг в реализации проекта, который мы анонсировали в октябре. Новый складской комплекс позволит существенно расширить линейку наших логистических сервисов и привлечь дополнительные объемы экспортных и импортных сборных партий грузов, перевозимых в контейнерах», - в свою очередь сообщил исполнительный директор ФВК Юрий Юрьев.

Подписанное ранее соглашение о сотрудничестве «РЖД Логистики» и ФВК в области логистических сервисов в индустриальном парке «Ворсино» предполагает совместную разработку до конца I квартала 2020 г. бизнес-плана по развитию соответствующей терминально-складской инфраструктуры.

Новый комплекс будет соответствовать европейским стандартам, здесь будут доступны все виды складских операций - сортировка, маркировка, консолидация и расконсолидация грузов, таможенное оформление (в том числе товаров, требующих соблюдения температурного режима). К строительству планируется приступить в 2020 г.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7152133>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГТЛК ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТА ДЛЯ ГРУЗОВ МТК «СЕВЕР-ЮГ» В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), особая экономическая зона (ОЭЗ) «Лотос» и ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» (ПЛК, Астраханская

область) подписали соглашение о строительстве порта в Астраханской области, сообщила пресс-служба ГТЛК.

Соглашение подписано во вторник на площадке XIII Международного форума «Транспорт России 2019» в Москве. Документ в присутствии министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** и губернатора Астраханской области Игоря Бабушкина подписали гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин, гендиректор ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин и гендиректор ПЛК Олег Савченко.

В рамках соглашения ПЛК возьмет на себя сбор исходно-разрешительной документации и последующую разработку проектной документации на выполнение работ по формированию акватории порта, дноуглублению, строительству и оснащению перегрузочного терминального комплекса и подготовку бизнес-плана проекта. ГТЛК по результатам анализа бизнес-плана рассмотрит возможность организации разработки проектной документации и обеспечения последующего строительства объектов. Наконец, ОЭЗ «Лотос» окажет другим сторонам соглашения содействие, консультационную и методологическую поддержку.

«С 2016 года ГТЛК участвует в реализации уникального проекта по строительству угольного терминала «Лавна» в Мурманской области, это первая в России портовая концессия. Отработанный там механизм запуска инфраструктурных проектов может быть тиражирован. В частности, при реализации проекта по строительству порта в Астраханской области», - приводит пресс-служба слова гендиректора ГТЛК Храмагина.

Отмечается, что порт может стать ключевым элементом развития международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг».

Ранее сообщалось, что ООО «Портово-логистическая компания «Каспий» планирует инвестировать не менее 15 млрд рублей в строительство частного порта для обработки контейнерных грузов, идущих по МТК «Север-Юг».

Создание портовой зоны входит в перечень поручений президента РФ по вопросам социально-экономического развития Астраханской области. Пакет документов по созданию портовой зоны должен быть направлен в Минэкономразвития РФ до 1 декабря текущего года.

Инвестиции в строительство контейнерного порта на территории планируемой портовой ОЭЗ, прилегающей к морскому порту Оля, оцениваются в 75 млрд рублей.

Правительство Астраханской области и ООО «ПЛК «Каспий» 19 апреля заключили соглашение о намерениях по реализации инвестпроекта строительства контейнерного порта в Лиманском районе. В числе основных задач инвестпроекта - обеспечение создания инфраструктуры планируемой портовой ОЭЗ, увеличение грузопотока по МТК «Север-Юг».

ТАСС; 2019.11.19; КОМПАНИЯ «АСТОН» ВЛОЖИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ В РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОРТОВОГО ТЕРМИНАЛА В РОСТОВЕ

«Астон» намерена инвестировать 1 млрд рублей в реконструкцию портового терминала в Ростове-на-Дону. Соглашение о взаимодействии подписали губернатор региона Василий Голубев и гендиректор управляющей компании «Астон» Вадим Викулов на площадке XIII Международного форума и выставки «Транспорт России» в Москве, сообщает пресс-служба областного правительства.

«Инвестиции в проект составят около 1 млрд рублей. Планируется создать до 120 рабочих мест. Работы по проекту компания намерена завершить в 2022 году», - говорится в сообщении.

Сейчас компания готовит проектную документацию, проводятся геодезические и инженерно-геологические изыскания, в стадии разработки находится проект оценки воздействия на окружающую среду. После реконструкции терминала, а также с учетом действующих мощностей «Астон» планирует ежегодно отгружать из порта Ростова-на-Дону около 5 млн т зерна.

«Для нас проект актуален. В соответствии с задачами **нацпроектов** Ростовская область должна ежегодно заметно наращивать экспортные агропоставки и компания «Астон», которая активно включилась в реализацию **нацпроекта**, выступает нашим партнером в

решении этой амбициозной задачи», - цитирует пресс-служба главу региона Василия Голубева.

<https://tass.ru/ekonomika/7151311>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; «ЭР-ТЕЛЕКОМ» ВЛОЖИТ 1,5 МЛРД РУБ. В ЦИФРОВИЗАЦИЮ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ - ВЛАСТИ

АО «ЭР-Телеком Холдинг» вложит 1,5 млрд рублей в реализацию проектов в Ростовской области, сообщает пресс-служба губернатора региона.

Соглашение о взаимодействии между правительством региона и компанией при выполнении региональной программы «Цифровое развитие экономики Ростовской области» на 2019-2024 годы подписали губернатор Василий Голубев и президент «ЭР-Телеком Холдинг» Андрей Кузьяев в ходе 13-й международной выставки «Транспорт России» во вторник.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МАЖОРИТАРИЙ SOLLERS СОЗДАЛ «ДОЧКУ» ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В ИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЗОНЕ СП С MAZDA

Крупнейший акционер ПАО «Соллерс» (МОЕХ: SVAV) Вадим Швецов и гендиректор контейнерного терминала «Пасифик Лоджистик» (ПЛ, стратегический партнер «Соллерса» во Владивостоке, специализируется на обработке контейнерных потоков из портов Кореи, Японии и Китая) Валерий Местулов создали компанию по производству и транспортировке природного газа, следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

ООО «СиЭнДжи Прим» заявило основным видом деятельности производство газа. Компания также будет заниматься производством промышленных газов, распределением газообразного топлива по газораспределительным сетям, торговлей, транспортировкой газа по трубопроводам и логистикой. 75% уставного капитала компании принадлежат единолично контролируемому Швецовым ООО «Эрфикс», 25% - Местулову.

«(Компания создана - ИФ) под производство газомоторного топлива. Будем производить CNG (компримированный природный газ - ИФ) и оборудовать транспорт под работу на этом газе», - уточнил «Интерфаксу» Местулов на полях «Транспортной недели».

«СиЭнДжи Прим» зарегистрирована в производственной индустриальной зоне Владивостока, где расположено СП Mazda Sollers, выпускающее автомобили Mazda CX-5 и Mazda 6 и ведущее серийное производство двигателей для поставок в Японию.

В пресс-службе «Соллерса» цели создания новой компании комментировать не стали.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД И МИНСТРОЙ К 2020 Г ХОТЯТ «РАСЧИСТИТЬ КАЗУСЫ» В ТЕХРЕГУЛИРОВАНИИ ОТРАСЛИ

ОАО «Российские железные дороги» совместно с Минстроем до конца 2019 года планируют «расчистить определенные технические казусы» в сфере технического регулирования.

«Чтобы возможно было однозначно нам, в том числе и при ведении государственной экспертизы, давать однозначные трактовки и уменьшить количество брака, который у нашего основного проектного института сегодня присутствует», - пояснил замглавы монополии Андрей Макаров на одной из сессий форума «Транспорт России» во вторник.

«А с 2020 и 2021 гг. Минстроем запланировано уже комплексно работать фактически в новой редакции и еще порядка восьми сводов правил с частичным изменением. Мы в этой работе тоже активно участвуем и готовы быть одними из исполнителей. Для этого имеются технические компетенции в самих РЖД, плюс комплекс специализированных транспортных вузов - ВНИИЖТ, ВНИИАС, ВНИКТИ, которые могут в этой работе серьезно поучаствовать», - добавил топ-менеджер.

«Что касается работы с Росжелдором. Подготовлены совместно с Минтрансом предложения - они в финальной стадии согласования - о расширении полномочий федерального агентства по аналогии с тем, что есть у автодорожного с точки зрения оформления документа, регламентирующего разрешение на строительство и на ввод на

уровне **Росжелдора**. Обсуждение этих вопросов проходило совместно с Минстроем пройдено», - также сообщил он.

«Дополнительное направление по повышению эффективности строительного комплекса - введение информационных технологий. Действия ведутся в соответствии с поручением президента РФ - он всему строительному комплексу, не только у РЖД, поручил с 2019 г. полностью перейти на цифровое проектирование», - сказал Макаров.

«Мы сегодня находимся в стадии разработки информационной системы, которая все проектирование внутри РЖД положила бы в цифровой формат, и мы документацию на этапе предпроекта уже формировали бы в формате цифровых моделей, а после завершения строительства - в цифровом виде исполнительную документацию и модель цифрового двойника проекта отдавали бы в эксплуатацию. Чтобы весь жизненный цикл проекта находился в формате цифровой модели», - добавил он.

«У нас такая дорожная карта сформирована, мы находимся на стадии формирования внутренних нормативных документов, работаем с коллегами из Госэкспертизы. Подписано соглашение генеральным директором компании и руководителем Госэкспертизы по внедрению цифровых технологий в нашу совместную работу. У нас перечень из пилотных четырех проектов, которые мы уже проектируем изначально в формате цифры, и которые именно в цифровом формате будем передавать на экспертизу, мы стараемся быть первыми в этом плане, то есть мы перед собой такую задачу ставим», - также сообщил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД РАБОТАЮТ НАД ПЕРЕСМОТРОМ «НОРМАТИВКИ» И РАСШИРЕНИЕМ ЧИСЛА ПОДРЯДЧИКОВ

ОАО «Российские железные дороги» работает над пересмотром нормативной базы для упрощения строительства новой инфраструктуры и привлечением новых подрядчиков.

«Что касается основных проблемных вопросов, которые сегодня строительный комплекс РЖД и вся компания в целом видят на пути своевременной реализации инвестиционных проектов. Первое - это наличие административных и временных ограничений, которые предусмотрены действующей нормативной базой», - заявил замглавы монополии Андрей Макаров на одной из сессий форума «**Транспорт России**» во вторник.

«Законодательство имеет определенные моменты, которые, мы считаем, излишне бюрократизированы. Хочу поблагодарить коллег из **Минтранса** - они очень активно ведут работу по совершенствованию нормативки, и Минстрой эту работу курирует. Мы в ежедневном режиме совместно эту работу ведем», - отметил при этом топ-менеджер.

«Что касается изменений в законодательство. С **Минтрансом** сегодня подготовлен проект нового закона о реализации комплексного плана магистрального развития, который включает в себя положения об упрощении получения исходной нашей документации, оформления документации для планировки территорий, возможности разворота подготовительных работ параллельно с получением госэкспертизы, снижении сроков экологической экспертизы и возможность заходов госэкспертизы параллельно с завершением экологической экспертизы. И так далее», - сказал Макаров.

«На прошлой неделе эти предложения были доложены генеральным директорам компании на совещании под председательством (главы - ИФ) правительства, встретили поддержку. Даже в протокол Дмитрия Анатольевича **Медведева** они включены с точки зрения того, что необходимо поддержать нашу инициативу», - подчеркнул замглавы монополии.

В то же время он обратил внимание и на «недостаточную эффективность сложившейся практики в реализации инвестиционно-строительных проектов» компании. Она, по словам Макарова, связана, в том числе, с тем, что «имеется достаточно узкий (круг - ИФ) специализированных подрядчиков, которые на сегодня на рынке чувствуют себя не очень хорошо», с тем, что монополия «работает в рамках определенных сложившихся конкурсных процедур».

«Тренд на уменьшение количества работоспособных сильных подрядных организаций, которые действуют на рынке, - это данность. Мы сейчас прикладываем максимум усилий, чтобы сохранить существующих игроков и привлечь дополнительно новых партнеров,

которые помогли бы нам обеспечить выполнение тех амбициозных задач, которые в первую очередь на «восточном полигоне» и в центральном транспортном узле перед нами стоят», - сказал он.

«А для этого необходимо решение третьего вопроса - повышение эффективности производственной деятельности, в том числе и подрядчиков. Это, с одной стороны, работа собственно подрядчиков по внедрению цифровых методов по управлению проектированием. С другой стороны, - это изменения в системе ценообразования», - заявил Макаров.

«Сегодня у нашей отраслевой сметно-нормативной базы есть положительные моменты: она включает ряд специфических железнодорожных расценок, которых нет в федеральных расценках в необходимых объемах. При этом с 2014 г. мы фактически заморозили актуализацию ее, и сегодня сталкиваемся с тем, что большое количество материалов там по своим ценовым параметрам не отражают существующего уровня затрат, которые несут подрядчики. И это влияет на (их - ИФ) экономику», - добавил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД РАБОТАЮТ НАД УПРОЩЕНИЕМ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ДЛЯ СТРОЙПРОЕКТОВ

ОАО «Российские железные дороги» работает над упрощением природоохранного законодательства, в настоящее время создающего трудности для выполнения масштабных инфраструктурных проектов.

«(Среди направлений работы - ИФ) это внесение изменений в закон о недрах. Связано со сложностью и долгими сроками отведения новых карьеров, добычи инертных материалов для верхнего строения пути - грунта, щебня, песка и так далее», - заявил замглавы монополии Андрей Макаров на одной из сессий форума «Транспорт России» во вторник.

«Сегодня у нас в соответствии со всеми действующими нормативами срок отвода карьеров составляет от 8 до 12 месяцев. Те мероприятия, которые мы предлагаем в рамках этого закона реализовать, снизили бы до 4-5 месяцев сроки получения соответствующих разрешений. В Госдуме находится на рассмотрении этот проект», - пояснил он.

Кроме того, ведется работа по федеральному закону об охране озера Байкал. «Мы, по сути, не имеем физической возможности сегодня реализовывать часть проектов развития инфраструктуры «восточного полигона» - что первого, что второго этапов - в связи с тем, что они находятся территориально в особо охраняемой природной зоне. Не можем там осуществлять движение колесной и гусеничной техники, проводить буро-разрывные работы, вести сплошные рубки леса, что непременно связано со строительством вторых путей, прокладкой временных дорог и так далее», - описал проблему Макаров.

«Мы достраиваем сегодня железнодорожную инфраструктуру, при этом ФСК в открытую заявляют, что свою линию 500 киловольт они проложить там не могут, которая бы запитала наши объекты, у которых мы закончили строительство, именно в силу того, что у них такие же ограничения на сплошные вырубki в особо охраняемой природной территории», - добавил он.

«Мы нашли сейчас взаимопонимание с Минприроды, подписано письмо министром, вносящее в аппарат правительства ту редакцию закона, которую мы вместе согласовали. Ожидаем, что на следующий год эти вопросы, которые ограничивают железнодорожников и энергетиков в особо охраняемой природной территории, будут сняты», - сказал топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; Ж/Д ВОЙСКА В СИЛУ ЗАНЯТОСТИ НЕ ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В ДРУГИХ ПРОЕКТАХ, КРОМЕ ЛИНИИ В ТУВЕ - РЖД

Железнодорожные войска пока в силу занятости не готовы участвовать в других проектах - помимо строительства линии Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы, отмечают в ОАО «Российские железные дороги» (монополия выполняет функции генерального подрядчика «Тувинской энергетической компании» Руслана Байсарова, которая является концессионером).

«Мы направили предложение коллегам по участию в других проектах - в частности, в проектах «восточного полигона». Но официальный ответ, который пока от них получили, - что они достаточно серьезно загружены другими работами, и в наших, кроме Кызыл-Курагино, пока участвовать не собираются», - заявил заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров на одной из сессий форума «**Транспорт России**» во вторник.

«Мы сейчас продолжаем эту работу, дополнительно даем им информацию, рассчитываем, что все-таки увидим их на объектах «Российских железных дорог», учитывая, что такой опыт, например, на строительстве линий Журавка-Миллерово (обходе Украины - ИФ) имелся, и зарекомендовали они себя там достаточно неплохо», - сказал он.

Топ-менеджер уточнил, что военные железнодорожники «подтверждают свои компетенции и инициативы в рамках проекта «Кызыл-Курагино».

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; РЖД ДУМАЮТ О ЕРС-КОНТРАКТАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ ОТ ПОДРЯДЧИКА

ОАО «Российские железные дороги» рассматривает внедрение новых форм контрактов на создание транспортной инфраструктуры, в том числе с привлечением финансирования от самого подрядчика.

«По 15-ти пилотным объектам, которые определили внутри компании, мы планируем заключить уже договора не просто на выполнение строительно-монтажных работ, а на комплекс ЕРС (engineering, procurement and construction, инжиниринг, снабжение, строительство - ИФ), то есть фактически со стадии разработки проектной документации до ввода в эксплуатацию», - заявил заместитель генерального директора РЖД Андрей Макаров на одной из сессий форума «**Транспорт России**» во вторник.

«Причем, возможно применение механизмов EPCF, EPCM, то есть связанных с привлечением финансирования самих подрядчиков на период всей стройки и последующим либо выкупом объекта, либо поэтапным выполнением финансовых обязательств», - добавил он.

«Одновременно мы говорим, что необходимо привлечение новых и сильных подрядных организаций с собственными оборотными средствами и с опытом работ», - отметил топ-менеджер.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; Пассажиры смогут купить билеты более чем за 90 дней в приложении РЖД с февраля 2020 г.

Билеты более чем за 90 дней можно будет приобрести в приложении РЖД с февраля 2020 г. Об этом в рамках форума «**Транспорт России-2019**» рассказал директор по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгений Чаркин.

«Пассажирам может быть интересна услуга, которую мы запускаем на базе платформы «Инновационная мобильность» (в приложении РЖД - прим. Агенства «Москва») - продажи билетов за более чем 90 дней. Начнем с февраля 2020 г. внедрять эту услугу на самых популярных направлениях: Москва - Санкт-Петербург и Москва - Сочи», - сказал Е.Чаркин.

По его словам, список направлений, на которые можно приобретать билеты более чем за 90 дней, будет в дальнейшем расширяться.

<https://www.mskagency.ru/materials/2946829>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ С ВНУКОВО И ДОМОДЕДОВО МОГУТ БЫТЬ ПОДПИСАНЫ В 2020Г - ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА

Концессионные соглашения с владельцами аэропортов «Внуково» и «Домодедово» могут быть подписаны в 2020 году, считает замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик**.

«В этом году, зная положение дел, полагаю, ни «Внуково», ни «Домодедово» концессионные соглашения уже не успеют заключить, но, думаю, что на следующий год перспективы неплохие», - сказал **Юрчик** журналистам в кулуарах форума «**Транспортная неделя-2019**».

«Внуково» прошло уже большую часть пути, и можно сказать, находится на финишной прямой, там осталось несколько вопросов закрыть. «Домодедово» чуть дальше от решения всех вопросов, они предлагают некие варианты, которые изначально не предусматривались - мы их внимательно смотрим и изучаем», - добавил **Юрчик**.

В прошлом году соглашение о передаче в концессию аэродромной инфраструктуры (принадлежит государству) было подписано с компанией-оператором «Шереметьево» - АО «МАШ» (контролируется кипрской TPS Avia Holding, в которой более 65% в трасте в интересах семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатко, около 35% - у Аркадия Ротенберга). Аэродромные объекты были переданы МАШ на 49 лет для инвестиций в развитие, которые оценивались в более 60 млрд руб.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20191119/830570760.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; АВИАКОМПАНИИ РФ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ 23 МЛРД РУБ. «КЕРОСИНОВЫХ» СУБСИДИЙ НЕ РАНЕЕ 2020Г И ВЕРОЯТНО В РАССРОЧКУ

Авиакомпании РФ смогут получить компенсации за подорожавший в 2018 году керосин не ранее 2020 года, при этом возможен вариант рассрочки всей суммы, которая ранее оценивалась в 23 млрд руб.

«Минфин пытается перенести это на следующий год и рассрочить на какой-то период времени. Ну, может быть, действительно с бюджетом сложно, что в этом году нет возможности выплатить», - сообщил журналистам гендиректор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов в кулуарах форума «Транспортная неделя-2019».

«Они (компенсации - ИФ) не критичны (в этом году - ИФ), но отдайте то, что потеряли, это будет справедливо», - добавил он.

Замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик** подтвердил информацию о предложении Минфина перенести вопрос с компенсациями на следующий год.

«Свободных денег нет, принято решение перенести рассмотрение выплат по поручению президента на следующий год», - сказал **Юрчик** в беседе с журналистами на «Транспортной неделе». По его словам, вариант предоставить не весь объем выплат сразу, а частями действительно рассматривается.

Комментарием Минфина «Интерфакс» пока не располагает. В конце октября первый вице-премьер, глава Минфина Антон Силуанов заявлял журналистам, что ведомство планирует проанализировать потребности авиакомпаний в «керосиновых» субсидиях.

«Мы будем прорабатывать и анализировать потребности, связанные с керосином, потому что там вопросы убытков компаний связаны не столько с керосином, сколько с другими причинами, в том числе сборами аэропортовыми, издержками и так далее, и тому подобное. Там надо еще внутри компаний серьезно покопаться», - говорил Силуанов, отвечая на вопрос, готов ли Минфин выделить авиакомпаниям 23 млрд руб. в этом году, как предлагает **Минтранс**.

Президент **Владимир Путин** поручал правительству компенсировать авиакомпаниям расходы на топливо, понесенные в прошлом году, до ноября этого года. В качестве источника субсидии в поручении фигурировал резервный фонд правительства.

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), авиакомпании РФ закончили 2018 год с общим операционным убытком в более 70 млрд рублей. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него подскочили более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС РФ ЗАНЯЛСЯ ПРОБЛЕМОЙ ТОЛСТЫХ ЖИВОТНЫХ-АВИАПАССАЖИРОВ

Минтранс РФ рассмотрит возможность введения доплаты за домашних животных, превышающих максимальный вес для провоза в ручной клади в самолете, сообщил замглавы ведомства Александр **Юрчик**.

«Будем готовить какие-то предложения. Это не будет долгая история. Мы сначала посмотрим, есть ли необходимость их менять. Возможно ли доплачивать за перевес - мы

посмотрим», - сказал **Юрчик** журналистам в кулуарах форума «Транспортная неделя-2019».

Так он прокомментировал предложение Объединения пассажиров установить единые нормы и возможность доплачивать за перевес животных.

Как сообщил **Юрчик**, **Минтранс** в настоящее время изучает этот вопрос.

«Установить единые нормы, так же как и с единой нормой ручной клади, достаточно затруднительно. Можно установить нормы какие-то по весу, но дело в том, что существует огромное количество модификаций воздушных судов, и установить единую норму - это только создать дополнительные проблемы пассажирам. Поэтому мы устанавливаем некие единые общие требования, а каждая авиакомпания в зависимости от своей политики, возможностей, эксплуатируемых воздушных судов, устанавливает их более конкретно», - рассказал **Юрчик**.

Говоря об истории с «толстым котом» Виктором, которого не разрешили пронести как «ручную кладь» на борт «**Аэрофлота**», он отметил, что проблема с весом животных существует. «Решена она была, может быть, не лучшим образом, хотя признаем, что и пассажир себя вел не совсем корректно», - сказал **Юрчик**.

Общероссийское объединение пассажиров ранее обратилось к главе **Минтранса** **Евгению Дитриху** с предложением установить в России правила перевозки домашних животных в самолетах, общие для всех авиакомпаний.

По данным Общероссийского объединения пассажиров, сегодня каждая авиакомпания устанавливает собственные правила перевозки домашних животных - максимальный вес питомцев, которых пускают в салон, с учетом переноски варьируется от 5 до 12 кг.

В связи с этим в объединении считают, что «разрешенная масса питомца с учетом переноски, если он летит в салоне, не может быть меньше 8 кг». «При этом необходимо дать возможность владельцам пухлых котов и собак доплачивать за перевес», - говорится в обращении, опубликованном на сайте объединения.

В нем отмечается, что введение единых норм «позволит избежать неприятных ситуаций, подобной той, что произошла с котом Виктором, которого хозяин вопреки правилам пронес на борт и в итоге лишился бонусных миль перевозчика».

В начале ноября пассажир «**Аэрофлота**» опубликовал пост в одной из соцсетей, в котором рассказал, что компания потребовала сдать его кота Виктора в багаж, так как вес животного превышал установленные нормы перевозки животного в салоне. В связи с этим пассажир при досмотре подменил кота на другого, чей вес подходил по параметрам. Таким образом, он смог провести животное в салоне. После этого «**Аэрофлот**» исключил пассажира из программы лояльности и аннулировал все его мили (370 тысяч), которые он налетал за 14 лет.

Этот случай получил широкую огласку, в сети появилась петиция в защиту «толстого кота». Многие общественные деятели вступились за хозяина животного.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СБЕРБАНК ПОКА НЕ ПОЛУЧАЛ ЗАПРОСОВ ПО ПРОДАЖЕ ДОЛИ В АЭРОПОРТУ «ВНУКОВО» - ТОП-МЕНЕДЖЕР БАНКА

Сбербанк России (МОЕХ: SBER) не получал запросов по продаже доли в аэропорту «Внуково», сообщил зампред правления Сбербанка Анатолий Попов журналистам на «Транспортной неделе-2019».

«Хочу сказать, что Сбербанк пока не принимает какого-либо участия в этих переговорах. Необходимость согласования со Сбербанком зависит от конкретных условий сделки. В настоящее время у нас отсутствуют какие-либо запросы в отношении продажи доли в аэропорту Внуково», - сказал Попов.

Он отметил, что Сбербанку известно о том, что «Катарские авиалинии» еще весной прошлого года анонсировали сделку с «Внуково».

Исполнительный директор группы компаний Qatar Airways Акбар аль-Бакер ранее во вторник сообщил, что сделка по покупке 25%-ной доли в аэропорту «Внуково» по-прежнему в силе, закрытие сделки планируется до конца 2019 года.

«Сделка все еще открыта, но вы понимаете, что когда идет разговор о таких инвестициях и с таким важным объектом инфраструктуры, очень важно сделать все правильно, и

поэтому сейчас подходит к концу процесс проверки, и я надеюсь, что ее результаты удовлетворят собственников, и сделка будет закрыта до конца года», - сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; СБЕРБАНК РАССЧИТЫВАЕТ НА СОГЛАСОВАНИЕ ПЛАНА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ДОЛГА ЮТЭЙР К КОНЦУ I КВАРТАЛА 2020Г

Сбербанк России (МОЕХ: SBER) рассчитывает на согласование плана реструктуризации долга авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) к концу первого квартала 2020 года, сообщил зампред правления Сбербанка Анатолий Попов журналистам на «Транспортной неделе-2019».

«Сейчас ведутся финальные договоренности, думаю, окончательно удастся все определить к концу первого квартала 2020 года», - сказал Попов.

Как сообщалось ранее, 12 ноября глава Сбербанка Герман Греф заявил, что Сбербанк согласовал план финансового оздоровления авиакомпании «ЮТэйр», банкротить компанию не собирается.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ТРОЦЕНКО РАССКАЗАЛ, ПРИ КАКИХ УСЛОВИЯХ ПОСТРОИЛ БЫ АЭРОПОРТ В ШЕРЕГЕШЕ

Основатель корпорации AEON, которая является совладельцем аэропортового холдинга «Новаяпорт», Роман Троценко заявил, что построил бы аэропорт в Шерегеше, «если бы субъект взялся за дорогу и **Минтранс** дал деньги на полосу».

«Я построил бы. Если будет заключено соглашение между Кемеровской областью и **Минтрансом**», - сказал Троценко журналистам в кулуарах выставки «**Транспорт России**», отвечая на вопрос, планируется ли строить аэропорт в Шерегеше.

«Мы за, мы считаем, что это имеет смысл, но мы бы построили терминал, если бы субъект взялся за дорогу и **Минтранс** дал деньги на полосу. 1,2 миллиона человек приезжает в Шерегеш отдыхать, и, конечно, нужна удобная транспортная схема», - добавил он.

<https://realty.ria.ru/20191119/1561113058.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, В КАКИХ ДТП ЧАЩЕ ВСЕГО ГИБНУТ ЛЮДИ

Каждое третье ДТП с жертвами происходит в России на встречной полосе, а каждое четвертое - по вине пьяных водителей, сообщил во вторник начальник Госавтоинспекции Михаил Черников.

«Если говорить, в целом, о цифрах, конечно же, это огромное количество тех людей, которые выезжают на наши просторы дорог. И, к сожалению, на сегодняшний день говорить можно о страшной статистике», - сказал Черников в ходе выставки и форума «**Транспорт России**».

Каждая третья дорожная авария с жертвами связана с выездом на полосу встречного движения, а каждая четвертая происходит по вине пьяных водителей – неважно, в алкогольном или опьянении или же в наркотическом.

В то же время, уточнил глава ГИБДД, с начала года в России в рамках развития дорожных сетей удалось убрать более 500 «очагов аварийности».

<https://ria.ru/20191119/1561130874.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; БОЛЕЕ 500 ОЧАГОВ АВАРИЙНОСТИ ЛИКВИДИРОВАНО НА ДОРОГАХ РОССИИ С НАЧАЛА ГОДА

С начала 2019 г. на дорогах России ликвидировано более 500 очагов аварийности. Об этом в рамках форума «**Транспорт России - 2019**» сообщил начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ Михаил Черников.

«За неполный год нам удалось в рамках развития дорожных сетей убрать более 500 очагов аварийности. А это одна из составных частей. Это сохранение жизни и здоровья наших граждан», - заявил он.

М.Черников отметил, что за 10-летие, когда РФ взяла обязательство по сокращению количества погибших на дорогах на 50% в мировом сообществе, задача была выполнена.

«За неполные два года нам удалось уже сохранить жизни более 2 тыс. тех, кто непосредственно участвовал в дорожном движении. Страшная статистика говорит о том, что фактически половина у нас погибают в ДТП при столкновениях. И каждое третье ДТП связано с выездом на полосу встречного движения», - добавил он.

Также глава ведомства подчеркнул, что ДТП в состоянии опьянения остается очень большой проблемой: каждое 10-е ДТП фиксируется с пострадавшими, а каждое четвертое ДТП со смертельным исходом происходит по вине употребления спиртных напитков или находящихся в наркотическом опьянения.

«В рамках национального проекта тоже очень широко рассматривается. В части сотрудников Госавтоинспекции оборудованием специальным транспортным средством и приборами, которые позволят освидетельствовать на наркотическое опьянение. Это, в принципе, для нашей страны - одно из средств бороться с этим злом. И я уверен в том, что следующий год позволит сохранить тысячи жизней, когда мы сможем превентивно отслеживать тех людей, которые управляют транспортными средствами в состоянии такого опьянения», - заключил М.Черников.

<https://www.mskagency.ru/materials/2946843>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.19; МИНТРАНС ПОДМОСКОВЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ УСТАНОВИТЬ КАМЕРЫ НА ПОТЕНЦИАЛЬНО АВАРИЙНЫХ МЕСТАХ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДТП

Министерство транспорта и развития дорожной инфраструктуры Московской области предложило установить камеры в потенциальных очагах аварийности для предотвращения ДТП. Об этом в рамках форума «**Транспорт России - 2019**» сообщил **министр транспорта** и развития дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик.

«Есть ряд законодательных инициатив, которые мы хотели бы предложить. В населенных пунктах мы хотим иметь возможность устанавливать максимальную скорость в пределах 50 км/ч. Чтоб был выбор 50 либо 60. На сегодняшний момент это работает в качестве эксперимента, Московская область показала хороший результат. Также мы хотели бы предложить на уровне законодательства и требований иметь возможность устанавливать тросовые ограждения на двухполосных дорогах. Мы провели эксперимент, он имеет под собой хорошие статистические данные, хорошее снижение смертности и ДТП. Также мы хотели бы предложить на обсуждение - это установка камер фотовидеофиксации, у нас работает 1 тыс. 200 стационарных камер и 200 переносных. Мы хотели бы предложить разрешить устанавливать эти камеры не только где были эти очаги аварийности, но и в перспективных, которые мы вместе с ГИБДД признаем теми местами, где в будущем могли бы быть ДТП, чтобы мы могли бы их предотвратить», - сказал А.Гержик.

Ранее в пресс-службе ведомства сообщили о том, что на дорогах Подмосковья с начала 2019 г. заменили более 5,5 тыс. знаков.

<https://www.mskagency.ru/materials/2946861>

ТАСС; 2019.11.19; ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ УШЛО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В КАЛУГЕ

Почти 3 млрд рублей было направлено на строительство автомобильных дорог в Калуге в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году. Об этом во вторник сообщил глава региона Анатолий Артамонов на площадке XIII Международного форума и выставки «**Транспорт России**» в Москве.

«Мы в этом году только в одном городе Калуге построили дорог почти на 3 млрд рублей в рамках **нацпроекта**. <...> Это коснулось и многих других городов и населенных пунктов нашей области», - сказал Артамонов.

Губернатор отметил, что вопрос по строительству и реконструкции дорог в регионе находится на постоянном контроле у областного правительства, поэтому в ближайшие годы состояние трасс в Калужской области значительно улучшится.

«Сегодня от областного центра можно проехать по хорошей дороге в любой район, это залог их экономического развития. Мы начинаем строить рокадные дороги, чтобы не

было лишних переездов, это также существенно улучшит межхозяйственные связи», - уточнил глава региона.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pocti-3-mlrd-rublej-potratali-na-stroitelstvo-dorog-v-kaluge-v-2019-godu---gubernator>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2019.11.19; НА ТРАССАХ ОРЕНБУРЖЬЯ ЗАПУСТЯТ ЕДИНУЮ ИНФОРМАЦИОННО-НАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ

Для повышения безопасности дорожного движения в Оренбуржье будет создано единое информационно-навигационное пространство. Соглашение о запуске пилотного проекта было заключено в рамках **Транспортной недели - 2019** в Москве.

Подписи под документом поставили губернатор Оренбургской области Денис Паслер и генеральный директор компании «Глонасс» Игорь Милашевский.

- Одно из наиболее актуальных сегодня направлений развития региона связано с расширением сферы применения современных информационных и телекоммуникационных технологий, - отметил Денис Паслер. - Это касается и бизнеса, и государственного управления, и транспортно-логистической сферы. Оренбуржье - регион с высоким транзитным потенциалом, большим количеством автотранспорта. Создание единого информационно-навигационного пространства, прежде всего, позволит повысить безопасность дорожного движения, скорость реагирования экстренных служб и эффективно использовать современные возможности.

Облачная региональная навигационно-информационная система (РНИС) будет создана на базе инфраструктуры государственной автоматизированной информационной системы (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС». Цифровое навигационное пространство объединит телематическую, навигационную, транспортно-логистическую, статистическую информацию, а также данные о текущем и прогнозном статусах показателей безопасности дорожного движения.

<https://rg.ru/2019/11/19/reg-pfo/na-trassah-orenburzhia-zapustiat-informacionno-navigacionnuu-sistemu.html>

ПРАЙМ; 2019.11.19; МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ БИТУМНЫЙ ТЕРМИНАЛ ЗА 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСТРОЯТ НА ВОЛГЕ К 2024 ГОДУ

Мультимодальный портовый битумный терминал за 2,5 миллиарда рублей появится на Волге в Кимрах, он станет крупнейшим в России речным хабом, специализирующимся на перевалке, хранении и производстве нефтепродуктов, сообщили РИА Новости в пресс-службе Канала имени Москвы.

«Компания «СервисТерминалГрупп» (СТГ) при участии ФГБУ «Канал имени Москвы» намерена создать в Тверской области Волжский многофункциональный терминал. Проектируемый мультимодальный портовый комплекс станет крупнейшим в России речным хабом, специализирующимся на перевалке, хранении и производстве нефтепродуктов.... Инвестиции в проект Волжского многофункционального терминала составят 2,5 миллиарда рублей.... Возвести объект планируется до 2024 года», — сообщили в пресс-службе. Предприятие уточняет, что объект будет построен в районе города Кимры.

Проект будет представлен на выставке-форуме «**Транспорт России**», который пройдет с 19 по 21 ноября в Москве в Гостином дворе, уточнили в Канале имени Москвы. Участие ФГБУ «Канал имени Москвы» предполагает технические согласования и строительство комплекса, флот предприятия будет задействован при работах по дноуглублению, берегоукреплению объекта. «СервисТерминалГрупп» занимается разработкой предпроектной документации, уточняется в сообщении.

Промышленно-логистический комплекс площадью 18 га будет использоваться для приемки, хранения, производства и реализации нефтепродуктов, доставляемых с нефтеперерабатывающих заводов автомобильным, железнодорожным и речным транспортом. Это битум, масла (моторные, промышленные и гидравлические), мазут, а

также полимерный модифицированный битум (ПБВ) и мастики, используемые в дорожном строительстве и при выпуске кровельных материалов.

«В рамках проекта планируется возвести склад, открытую площадку для перевалки нерудных материалов, стоянку для большегрузного транспорта, а также специальные резервуары, технологические установки и производственный комплекс с сертифицированной лабораторией контроля качества.... Для флота будет оборудована причальная стенка длиной 250 метров, которая сможет принимать малотоннажные танкеры», — уточняет пресс-служба.

Новый портовый комплекс сможет пропускать в навигацию 1 тысячу судов и свыше 2 миллионов тонн грузов, а его промышленно-логистические мощности позволят складировать и перерабатывать одновременно 100-500 тысяч тонн нефтепродуктов. Проектный объем их хранения и транспортировки составит 25 тысяч тонн дорожных, 60 тысяч тонн нефтебитумных, 70 тысяч тонн кровельных и 300 тысяч тонн инертных материалов.

<https://lprime.ru/transport/20191118/830564776.html>

РБК; МАРИЯ БОНДАРЕНКО; 2019.11.19; АКИМОВ СООБЩИЛ ПУТИНУ О «КОЛОССАЛЬНОМ СПРОСЕ» НА БИЛЕТЫ В КРЫМ; ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА СТАРТУЮТ ИЗ МАТЕРИКОВОЙ ЧАСТИ РОССИИ НА ПОЛУОСТРОВ 23 И 24 ДЕКАБРЯ.

За первые дни продажи билетов на поезда в Крым было продано около 10 тыс. билетов, а сайт по их продаже даже столкнулся с проблемами из-за высокой нагрузки. Об этом на встрече с президентом России Владимиром **Путиным** сообщил вице-премьер **Максим Акимов**.

Он уточнил, что для старта движения поездов в Крым все готово. Первый поезд отправится из Санкт-Петербурга 23 декабря, из Москвы — 24 декабря. «У нас колоссальный спрос обнаружился, несколько даже неожиданный для нас», — признался **Акимов**, уточнив, что за первые двое суток было продано 10 тыс. билетов, а с сайтом перевозчика «были некоторые проблемы, так много было обращений». «Не рассчитали наши вычислительные мощности», — добавил он.

Продажи билетов на первые поезда из материковой части России в Крым стартовали 8 ноября. Перевозки будет осуществлять частный оператор «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ). Путь из Петербурга и Москвы в Крым займет 43 и 33 часа соответственно. Поезда будут отправляться ежедневно по одному составу из каждого из городов. Запуск поездов стал возможен после строительства Крымского моста.

Минимальная стоимость проезда из Москвы в Симферополь в вагоне-купе составит около 3 тыс. руб. Она будет меняться в зависимости от спроса, сезонности и других факторов. Проезд из Санкт-Петербурга в плацкарте в Севастополь обойдется от 3500 руб., в купе — от 3906 руб.

<https://www.rbc.ru/society/19/11/2019/5dd3e9599a794703798b2d23>

ТАСС; 2019.11.19; КАБМИН РАБОТАЕТ НАД ПОРУЧЕНИЕМ О КОМПЕНСАЦИЯХ АВИАКОМПАНИЯМ РОСТА ЦЕН НА КЕРОСИН

Правительство работает над исполнением поручения о выплате компенсаций авиакомпаниям за высокую стоимость авиакеросина. Об этом сообщил вице-премьер **Максим Акимов** на рабочей встрече с президентом РФ Владимиром **Путиным**.

Ранее во вторник генеральный директор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов говорил, что Министерство финансов РФ планирует перенести выплату авиакомпаниям компенсации за рост стоимости авиакеросина на следующий год.

«У нас растут авиаперевозки. Но вызывает, конечно, тревогу, что при общем росте в 10% у нас все-таки внутренние перевозки - они тоже растут, - но темпы прироста снизились. Тут сказались и цены на топливо. Спасибо, мы получили ваше поручение, исполняем его, будем добиваться компенсации авиакомпаниям этих потерь», - сказал **Акимов**, чьи слова приводятся в сообщении на сайте правительства.

<https://tass.ru/ekonomika/7152981>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.20; ГРУЗЫ ИСПУГАЛИСЬ НЕИЗВЕСТНОСТИ; ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ПЕРЕХОДЕ ОАО РЖД НА НОВЫЕ ТАРИФЫ

Власти определились, что после 2025 года, когда истечет действующая долгосрочная программа развития ОАО РЖД, монополии понадобится новая тарифная система. На ее разработку чуть больше года дали Минэкономики, вступит в действие система с 2026 года. По мнению участников рынка, неопределенность с будущими транспортными тарифами приведет к спаду инвестиционной активности, так как недропользователи будут медлить со стартом новых проектов.

Премьер **Дмитрий Медведев** решил дать ход реформе тарифообразования ОАО РЖД — такое решение зафиксировано по итогам совещания 12 ноября, следует из протокола (есть у “Ъ”). До 30 января 2021 года Минэкономики, ФАС, **Минтранс** и Минфин совместно с ОАО РЖД должны представить в правительство новую модель тарифного регулирования в области грузовых железнодорожных перевозок. Она вступит в действие с 1 января 2026 года, сообщается в протоколе. Ведомства и ОАО РЖД оперативных комментариев “Ъ” не предоставили.

Основные черты новой тарифной модели описал в интервью “Ъ” глава ОАО РЖД Олег Белозеров. По словам господина Белозерова, модель будет работать по принципу калькулятора, автоматически рассчитывающего тариф на перевозку конкретного груза по конкретному маршруту с учетом дополнительных потребностей клиента (см. “Ъ” от 1 октября). Также он упоминал о ранее анонсированном сближении тарифов для металлургов (снижении стоимости перевозки готовой продукции и подорожании транспорта сырья) и о смещении акцентов в тарификации перевозок угля так, чтобы дешевле обходились не дальние, преимущественно экспортные перевозки, как сегодня, а внутренние, короткие.

Более подробно об основных чертах новой концепции рассказал в октябре глава департамента методологии тарифообразования монополии Владимир Варгунин (см. “Ъ” от 24 октября). Она предусматривает индивидуальные тарифные решения для конкретного клиента и маршрута, формирование тарифов на основании характеристик вагона, а не груза в нем, единую потонно-повагонную тарификацию, полную унификацию тарифа на порожний пробег.

Эксперты отмечали, что наиболее спорным моментом новой концепции является введение индивидуальных тарифов, что чревато дискриминацией одних грузоотправителей относительно других.

В ФАС заявили “Ъ”, что служба выступает за сохранение тарифной нагрузки «инфляция минус» и после 2025 года для всех грузов. «Доходы ОАО РЖД должны развиваться за счет наращивания грузовой базы, а не возможностей по лоббированию «новых» тарифных систем», — подчеркнули там. Прорыв в конкурентоспособности будет достигаться с развитием трех независимых от ОАО РЖД общесетевых перевозчиков — сразу после 2025 года, добавили в ФАС.

Два собеседника “Ъ” в госорганах и два на рынке отмечают, что сроки, поставленные в поручении, очень жесткие. Источник “Ъ” на рынке добавляет, что сегодня ОАО РЖД винит в несбалансированности инвестпрограммы недропользователей, которые вовремя не ввели месторождения (хотя они и не обязаны их вводить). Однако теперь, когда зафиксировано изменение тарифной модели с 1 января 2026 года, недропользователям еще труднее планировать ввод — ведь транспортная составляющая становится непрогнозируемой. «Это удар по инвестиционному климату, — соглашается другой собеседник “Ъ”. — Самое худшее, что для него можно сделать, — это сказать, что тарифы госмонополий будут неизвестно какие». Он также отмечает, что непонятно, в чем цель реформы: можно нарастить перевозки низкорентабельных щебня, угля, зерна, но перевозку высокодоходных грузов нельзя увеличить тарифами, так как нефтегрузы все равно уходят в трубу «Транснефти», а у других грузов транспортная составляющая в цене настолько невелика, что существенно простимулировать рост объемов будет невозможно. По его мнению, реформы тарифов ОАО РЖД никогда не доходят до счетной стадии,

поскольку непонятна конечная цель, ведь прибыльность монополии прямо зависит от того, какой ее хочет видеть государство.

Грузоотправителей можно понять, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: хотя кажется, что 2026 год еще далеко, по всем новым проектам срок окупаемости придется на время действия новой тарифной модели. Плюс к тому — года с небольшим, отведенного на подготовительную работу, очень мало, считает эксперт. Это время, прогнозирует господин Бурмистров, пройдет в лоббистских войнах различных компаний, пытающихся повлиять на содержание новой модели или оговорить для себя неизменность тарифных условий. Также, по его мнению, под угрозой окажутся совместные проекты ОАО РЖД и грузоотправителей по развитию инфраструктуры. Работать над новой концепцией «можно и нужно», резюмирует эксперт, но принимать ее лишь в том случае, когда ее эффективность для экономики РФ безусловно доказана.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164315>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.20; ЭЛЕКТРИЧКИ ПРИБЫВАЮТ В ОАО РЖД; МОНОПОЛИЯ БЕРЕТ РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА СЕБЯ

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД хочет отказаться от идеи приватизации пригородных железнодорожных компаний, которая до сих пор считалась одним из ключевых элементов стратегии развития этого вида перевозок. Обновленную модель 20 ноября рассмотрит правкомиссия по транспорту. Вместо привлечения инвесторов монополия собирается сама ускоренно закупать электрички за счет прибыли. В общей сложности запланировано приобретение у «Трансмашхолдинга» 1665 вагонов до 2027 года в целом на 125,8 млрд руб. По мнению экспертов, ОАО РЖД не стоит надеяться вернуть эту сумму за счет госсубсидий или резкого роста цен на билеты, но монополия может добиться права не платить дивиденды.

Актуализация организационной модели пригородных пассажирских перевозок вынесена в качестве одного из вопросов правительственной комиссии по транспорту, заседание которой назначено на 20 ноября.

“Ъ” ознакомился с материалами к заседанию. Из них следует, что ОАО РЖД предлагает отказаться от дальнейшей приватизации пригородных пассажирских компаний (ППК). После продажи доли в ЦППК в январе 2018 года из зоны влияния ОАО РЖД вышло около 56% рынка пригородных железнодорожных перевозок, однако, сообщает монополия, это не решило «проблему своевременного обновления подвижного состава, требуются значительные субсидии государства».

Пригородный комплекс предлагается сохранить в периметре ОАО РЖД и вернуть в перечень профильных активов.

В ЦППК не смогли оперативно прокомментировать претензии монополии.

Также ОАО РЖД собирается расширить закупки пригородного подвижного состава темпами, опережающими его выбытие. Покупать вагоны предлагается на баланс ОАО РЖД, а ППК будут брать их в аренду. Источник финансирования закупок, как следует из проекта решения правкомиссии,— прибыль ОАО РЖД. Также окупать вложения можно за счет включения стоимости капитала в ставку аренды для ППК, но это повлечет ее резкий рост, а следовательно, и увеличение стоимости проезда — вплоть до 90%. Тем не менее ОАО РЖД с **Минтрансом** и ФАС предлагается изучить такую возможность и провести с регионами работу по необходимости учета стоимости капитала.

На субсидии, как федеральные, так и региональные, приходится 40% поступлений пригородного комплекса. В частности, регионы обязаны возмещать ППК выпадающие доходы, связанные с госрегулированием тарифов.

ОАО РЖД предлагает рассматривать субсидии регионов «не как временное и неординарное вмешательство, а как плановый вид финансирования».

В протоколе совещания 12 ноября у Дмитрия **Медведева** (есть у “Ъ”) уже содержится поручение Минфину, **Минтрансу** и ФАС возместить пригородному комплексу недостаточную компенсацию потерь от госрегулирования за прошлые годы, а также

предусмотреть компенсации в объеме 41,9 млрд руб. в 2020 году, 45,5 млрд руб. в 2021-м и 47,4 млрд руб. в 2022 году.

Подвижной состав будет закупаться по долгосрочным контрактам с машиностроителями, централизованно, с возможностью получения скидок. По материалам ОАО РЖД, всего в 2020–2022 годах для обновления пригородного подвижного состава у трех предприятий «Трансмашхолдинга» планируется закупить 697 вагонов за 48 млрд руб. В частности, покупается 596 вагонов электричек у Демиховского машиностроительного завода, 140 рельсовых автобусов — у «Метровагонмаша», 220 вагонов локомотивной тяги — у Тверского вагоностроительного завода. А до 2027 года объем закупок составит 1665 вагонов, цена — 125,8 млрд руб. В ОАО РЖД от комментариев отказались, в ТМХ их оперативно не предоставили.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков отмечает, что уход из периметра ОАО РЖД наиболее привлекательных перевозок, например, в Московском узле, где за счет массовости они рентабельны, дал неплохие результаты. «Теперь наконец пришло понимание того, что остальные ППК никакому частному инвестору не нужны», — отмечает Кирилл Янков. Он добавляет, что следует пойти еще дальше, ликвидировав наиболее убыточные пригородные компании и возобновив перевозки непосредственно силами ОАО РЖД. По мнению господина Янкова, вряд ли государство прямо выделит ОАО РЖД субсидию на обновление пригородного подвижного состава. Но, предполагает он, эти расходы могут быть учтены при определении размера дивидендов монополии. ОАО РЖД давно просит разрешить сохранять прибыль в компании и не платить дивиденды по обыкновенным акциям, однако в этом году, несмотря на согласование этой концепции в рамках долгосрочной программы развития холдинга, 73% прибыли по РСБУ у монополии все-таки забрали в бюджет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164227>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.19; КОМПЕНСАЦИИ ЗА КЕРОСИН УЛЕТЕЛИ НА 2020 ГОД; МИНФИН НЕ НАШЕЛ СРЕДСТВ НА ВЫПЛАТУ АВИАКОМПАНИЯМ

Российские авиакомпании не ранее 2020 года получают от государства единовременную компенсацию финансовых потерь от роста цен на авиакеросин в 2018 году. По информации «Ъ», в резервном фонде правительства, откуда должны были выделить средства, не хватает денег на компенсацию в 2019 году. По предложению Минфина, субсидия может быть выплачена по частям. Перевозчики отмечают, что отсутствие выплаты до конца года не приведет к драматическим последствиям для отрасли, но считают компенсацию своих потерь «справедливым шагом».

Правительство в 2020 году продолжит изучать вопрос предоставления российским авиаперевозчикам единовременной компенсации роста цен на авиакеросин из бюджета. «Свободных денег нет, принято решение перенести рассмотрение выплат по поручению президента на следующий год», — заявил журналистам на форуме «Транспортная неделя» замминистра транспорта Александр Юрчик (цитата по ТАСС). Он добавил, что деньги могут быть выплачены по частям. По данным «Ъ», вопрос был отдан на проработку Минфину, который из-за нехватки средств в резервном фонде правительства предложил перенести решение вопроса на следующий год.

В этом году Владимир Путин поручил правительству компенсировать финансовые потери авиакомпаний от роста цен на авиатопливо в 2018 году. В июне, выступая на прямой линии, президент заявил, что цена на авиакеросин в прошлом году «скакнула» на 30%, цены на авиабилеты при этом выросли на 9,5% (см. «Ъ» от 21 июня). Белый дом должен был выделить деньги до ноября.

Минтранс оценивал объем единовременной субсидии в 23 млрд руб.

Однако первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов в октябре отмечал, что Минфин еще анализирует объективность запросов авиакомпаний. Он полагает, что их убытки связаны не только с изменением цен на топливо, но и с ростом аэропортовых сборов.

«Там надо еще внутри компаний серьезно покопаться», — отмечал он.

Гендиректор и совладелец «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов отметил на форуме, что отсутствие выплаты не окажет критического влияния на работу авиакомпании: по итогам трех кварталов перевозчик получил около 3 млрд руб. прибыли, а по итогам всего 2019 года ожидается 1 млрд прибыли (четвертый квартал традиционно убыточен для российских перевозчиков). «Но отдайте то, что мы потеряли, это будет справедливо», — подчеркнул он. По словам господина Скуратова, в 2019 году цены на авиатопливо росли, но скачкообразного роста, как в прошлом году, не наблюдалось.

В Минфине пока не ответили на запрос “Ъ”.

По оценке Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (объединяет крупнейших перевозчиков, за исключением «Аэрофлота»), совокупный операционный убыток отрасли в прошлом году составил 70 млрд руб. В этом году финансовый результат отрасли, по прогнозам АЭВТ, ухудшится.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164310>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.20; АВИАКОМПАНИИ ОТЧАЯЛИСЬ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ; ШЕСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ПОТЕРЯЛИ НА ЭТОМ 3,2 МЛРД РУБЛЕЙ. МИНТРАНС СЧИТАЕТ СУММУ ЗАВЫШЕННОЙ

Запрет российским авиакомпаниям на полеты в Грузию действует с 8 июля – президент **Владимир Путин** ввел его 21 июня 2019 г. Решение было политически мотивировано, поэтому чиновники сразу пообещали компенсировать из бюджета потери шести российским авиакомпаниям, которым такое решение в разгар высокого сезона принесло убытки.

Авиакомпании представили в **Минтранс** расчеты своих потерь, проведенные по методике Росавиации. Получилось примерно 3,2 млрд руб., рассказали сотрудники двух авиакомпаний, участвовавшие в совещаниях в **Минтрансе**.

Больше всех потеряли «Уральские авиалинии», которые летали в Грузию из Москвы и региональных городов, – 1,2–1,3 млрд руб., говорят собеседники «Ведомостей». Примерно по 700 млн руб. недосчитались крупнейшие авиакомпании – «Аэрофлот» и S7. Лоукостер «Победа» («дочка» «Аэрофлота») потеряла около 400 млн руб., Red Wings – около 120 млн, Smartavia (новый бренд авиакомпании «Нордавиа») – почти 100 млн руб.

Потери S7 составили около 600 млн руб., уточнил «Ведомостям» ее представитель. «Уральские авиалинии» совершали 71 рейс в неделю в Грузию и не продали из-за запрета билетов на миллиард», – заявил во вторник, 19 ноября, гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов (цитата по «Интерфаксу»).

«Мы не рассчитываем получить компенсации, обещания не будут исполнены», – говорят сотрудники трех из этих авиакомпаний. Даже поручение президента выплатить компенсацию за подорожание керосина в 2018 г. (23 млрд руб. на 34 авиакомпании) волокитится и переносится на 2020 г., на компенсацию за Грузию надежды тем более никакой, объясняют два собеседника «Ведомостей».

Минтранс выступает за компенсации только прямых убытков от запрета полетов. Невыполнение запланированных рейсов в Грузию не несет прямых убытков, расчеты авиакомпаний опираются на неполученную выручку в летнем сезоне, говорят сотрудники двух авиакомпаний. При этом в июле самолеты вместо выполнения рейсов в Грузию в основном простаивали, рассказывают сотрудники двух авиакомпаний. Только в августе флот удалось переориентировать на другие направления, прежде всего на востребованные летом Сочи и Симферополь, но, чтобы продать эти емкости за короткий период, приходилось снижать цены, добавляет один из собеседников «Ведомостей».

«Очень не хотелось бы, чтобы забыли [о компенсации]. Методология подсчета есть в Минфине, с ней можно согласиться, не согласиться, сказать «давайте посчитаем по-другому», но от них никаких ответов нет», – заявил Скуратов.

По этой теме нет подвижек, говорит сотрудник одной из авиакомпаний. Она скорее всего будет постоянно обсуждаться в вяло текущем режиме, будут корректироваться подсчеты – до тех пор, пока Грузию не откроют, и тогда тема умрет автоматически, уверен сотрудник другого перевозчика.

Авиационная отрасль в целом убыточна, а 3 млрд руб. сопоставимы с годовой прибылью крупной сильной авиакомпании, говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. По его мнению, потери от запрета полетов в Грузию чувствительны для всех перевозчиков.

Предложения о компенсации авиакомпаниям не поступали, сказал представитель Минфина.

Информация о сроках выплаты компенсации в авиакомпанию не поступала, говорит представитель S7. Представитель Smartavia отказался от комментариев. Представители **Минтранса**, «Аэрофлота», «Победы», Red Wings на запросы «Ведомостей» вечером во вторник не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/19/816683-aviakompanii-otchayalis>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.20; НА ДОРОГУ МОЛОДЫМ: ВОЗРАСТ ПАССАЖИРОВ-ЛьГОТНИКОВ ХОТЯТ ПОДНЯТЬ ДО 30; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ПРАВИЛА ДОСТУПА К ДЕШЕВЫМ АВИАПЕРЕЛЕТАМ

Студентам и аспирантам очных отделений до 30 лет предлагают разрешить летать по льготным тарифам. Такая инициатива поступила в правительство из Госдумы. Сейчас приобрести субсидируемые билеты на Дальний Восток, в Крым и Калининград могут россияне до 23 лет — вне зависимости от того, студенты они или нет. Предложение о расширении льготной категории поддерживают в Общероссийском объединении пассажиров. Там считают, что это позволит повысить деловую и туристическую активность молодежи. Но количество субсидируемых билетов ограничено, предупреждают эксперты. В результате платежеспособные 30-летние люди будут создавать неоправданную конкуренцию другим льготникам — пенсионерам, инвалидам, многодетным семьям.

Молодым везде у нас дорого

Правительству РФ предложили разрешить студентам и аспирантам до 30 лет приобретать авиабилеты по льготным тарифам. С такой просьбой к премьер-министру Дмитрию **Медведеву** 6 ноября обратилась депутат Госдумы от «Единой России» Наталья Кувшинова (копия письма есть у «Известий»).

В пресс-службе кабмина подтвердили получение письма. В правительстве уточнили, что обращение направлено на рассмотрение в профильные ведомства — **Минтранс** и Росавиацию. Там на запросы «Известий» на момент сдачи номера не ответили.

Парламентарий в своем письме в кабмин предлагает внести изменения в постановление правительства № 215 от 2018 года, утверждающее правила предоставления субсидий из бюджета для обеспечения доступности воздушных пассажирских перевозок. Речь идет о перелетах в дальневосточные регионы, а также в Калининград и Симферополь. Стоимость субсидируемых государством билетов в несколько раз ниже, чем проездных документов, которые продают по коммерческому тарифу. Но приобрести их могут не все. Такое право есть у молодых россиян до 23 лет, а также у инвалидов (и сопровождающих их лиц), пенсионеров и многодетных семей.

По данным **Минтранса**, в нынешнем году программой субсидирования перевозок в ДФО, Крым и Калининград должны воспользоваться около 1 млн льготников. На эти цели из бюджета в 2019-м выделено 6,3 млрд рублей. Льготные перевозки выполняют «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», Utair, Nord Star, «Алроса», «Якутия», «ИрАэро», Nordwind, «Икар», Smartavia.

На совещании с вице-премьерами 18 ноября глава правительства **Дмитрий Медведев** сообщил, что в 2020 году перечень субсидируемых маршрутов на Дальний Восток будет расширен — со 152 до 176. При этом субсидии, по его словам, в среднем увеличатся на 30%, что позволит сохранить стоимость билетов для льготников на нынешнем уровне — половина от коммерческого тарифа на место в экономклассе. В частности, в 2019 году максимальная стоимость субсидируемого билета Москва–Владивосток составляет 7,4 тыс. рублей в одну сторону, Москва–Хабаровск — 7,2 тыс., Москва–Калининград — 3,8 тыс. рублей, сообщается на сайте Росавиации.

Наталья Кувшинова предлагает распространить льготу на граждан России в возрасте до 30 лет, получающих высшее образование по программам бакалавриата, магистратуры, специалитета, подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре (адъюнктуре), ординатуры очной формы обучения.

— Внесение данной поправки будет способствовать развитию молодежного туризма, получению высшего образования, позволит участвовать в научных и образовательных обменах, семинарах, конференциях, — говорится в письме в кабмин.

Расширить льготные категории пассажиров предлагается в рамках действующего объема субсидий, уточнила «Известиям» Наталья Кувшинова. Важно предоставить возможность покупать недорогие билеты людям, которые связывают свое будущее с развитием науки, в том числе в регионах, добавила она.

Спрос опережает

Инициативу положительно оценили в Общероссийском объединении пассажиров.

— В ходе поездки на Дальний Восток, на встречах с пассажирским сообществом звучали предложения по расширению категорий людей, которые могут приобретать льготные билеты, — сказал «Известиям» руководитель общественной организации Илья Зотов. Он добавил, что молодежь — одна из самых активных групп граждан, ее деловую и туристическую активность стоит поддерживать.

В авиакомпаниях неоднозначно отнеслись к возможному расширению льготных категорий пассажиров. Президент «ЮТэйр — Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков сказал, что все пассажиры рейсов в ДФО, Симферополь и Калининград должны иметь возможность купить субсидированные билеты. Любое выделение льготных групп он считает формой дискриминации.

В «ИрАэро» сказали «Известиям», что регулярно получают просьбы от пассажиров, которые хотели бы воспользоваться субсидией, но по тем или иным причинам не подпадают под ее действие. Не секрет, что много студентов из городов Сибири и Дальнего Востока обучаются в столичных вузах и поездка домой обходится дорого, особенно если приходится пользоваться пересадками, отметил пресс-секретарь перевозчика Николай Бессонов.

О положительных эффектах расширения льготной категории заявили в авиакомпании «Азимут». По мнению представителя перевозчика, расширение категорий клиентов, которые могут воспользоваться субсидируемыми тарифами, позволит повысить доступность авиаперелетов и, как следствие, увеличить загрузку самолетов.

В «Уральских авиалиниях» с этим не согласны. Там уверены, что 24–30-летние пассажиры лишь создадут дополнительную конкуренцию другим льготникам (молодежи до 23 лет, пенсионерам, инвалидам и многодетным семьям), притом что квота дешевых мест на каждом рейсе ограничена.

Расширение льготных категорий имеет смысл только при условии увеличения объемов субсидирования, согласен глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Если льготные билеты будут перераспределяться в рамках действующего размера господдержки, то положительного эффекта это не даст, полагает эксперт.

Пресс-секретарь «Уральских авиалиний» Вера Гасникова отметила, что после 23 лет люди зачастую получают дополнительное образование, совмещая работу с учебой, поэтому входят в категорию платежеспособного населения. В других крупных авиакомпаниях на запросы «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/944589/aleksandr-volobuev/na-dorogu-molodym-vozzrast-passazhirov-igotnikov-khotiat-podniat-do-30>

ТАСС; 2019.11.19; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ЧЕТКИХ СРОКОВ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ НЕТ

Сроки решения правительством РФ вопроса о согласовании проекта строительства моста через реку Лена в Якутии нет. Об этом во вторник сообщил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

«Четких сроков [подготовки правительством предложений по данной теме] не установлено», — сказал Песков, отвечая на вопрос ТАСС.

По его словам, ранее глава Якутии Айсен Николаев информировал президента РФ Владимира **Путина**, что вопрос строительства моста удалось согласовать со всеми заинтересованными ведомствами. «Исходя из этого, президент адресовал правительству [соответствующий документ] с тем, чтобы правительство подтвердило свою готовность на реализацию этого проекта», - подчеркнул пресс-секретарь главы государства.

<https://tass.ru/ekonomika/7152027>

ТАСС; 2019.11.19; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНА В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2025 ГОДУ

Мост через реку Лена в Якутии планируется ввести в эксплуатацию в 2025 году при соблюдении сроков разработки проектной документации и строительства, сообщил журналистам заместитель председателя правительства республики Кирилл Бычков.

«В 2020-2021 гг. запланирована разработка проектной документации строительства автодорожного мостового перехода через реку Лена в районе города Якутска. Сама стадия строительства объекта должна занять 2021-2024 гг., ввод в эксплуатацию при соблюдении этих сроков возможен в 2025 году», - сказал Бычков, отметив, что проектирование, строительство и введение в эксплуатацию моста составляет вместе пять лет.

<https://tass.ru/v-strane/7153515>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС ЖДЁТ УТОЧНЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ ГЧП-ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В НАЧАЛЕ 2020Г

Минтранс ждёт уточнения параметров ГЧП-проекта строительства моста через Лену в Якутии к началу 2020г, сообщил первый заместитель главы **Минтранса** **Иннокентий Алафинов** журналистам во вторник.

«В программе мостов есть мост через Лену. Они (власти Якутии - ИФ) его делают на принципах ГЧП. У нас ГЧП поддерживаются за счёт межбюджетных трансфертов на ГЧП-региональные инвестпроекты. Чтобы на них заявиться, надо пройти комиссию **Росавтодора**. Они туда пока не заявили. То есть, они работают, но пока сформированной окончательно заявки нет, потому что мы ещё с ними «докручиваем» параметры ГЧП-проекта», - сообщил он.

«Мы ожидаем, что они (власти Якутии - ИФ) в конце этого - начале следующего года в эту комиссию заявятся и пройдут», - отметил он.

Как заявил во вторник ранее пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков, четких сроков представления правительством предложений президенту по проекту строительства моста через Лену пока нет.

«Четких сроков не установлено, но там действительно были контакты у губернатора с президентом, и действительно губернатор информировал президента о том, что ему удалось эту тему согласовать со всеми заинтересованными ведомствами», - сказал Песков в ходе общения с журналистами во вторник.

В связи с этим, продолжил он, президент и переадресовал проект в правительство с тем, чтобы кабинет министров подтвердил свою готовность к реализации этого проекта.

«И поэтому документ, таким образом, по резолюции президента переадресован в правительство», - сказал Песков.

Ранее сообщалось, что глава Якутии Айсен Николаев заявил, что проект моста через Лену уже получил поддержку профильных ведомств, и решение о его строительстве может быть принято до конца года.

По данным «Коммерсанта», стоимость строительства моста через Лену оценивается в 63,7 млрд рублей (без НДС), в том числе 9,5 млрд рублей - расходы инвестора, 54,2 млрд рублей - капитальный грант бюджета (47,8 млрд рублей из федерального бюджета и 6,4 млрд рублей из регионального). С НДС расходы оцениваются в 82,9 млрд рублей, расходы по уплате налога лягут на инвестора, чьи совокупные инвестиции, таким образом, составят 28,6 млрд рублей.

В случае выделения гранта из бюджета, строительство моста предполагается завершить в 2025 году. Это позволит увеличить круглогодичную транспортную доступность населения

с 20,9% в 2018 году до 70%. Также проект увеличит ВРП Якутии на 2,5-3%, снизит ежегодные затраты на северный завоз на 4,1 млрд рублей.

«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 **комплексный план** модернизации инфраструктуры. Мы рассмотрим этот вопрос на ближайшей правкомиссии по транспорту», - цитирует газета представителя вице-премьера Максима **Акимова**.

Власти Якутии определили трассировку перехода: 3,1 км самого моста и 10,9 км подходов. Предполагается, что мост вантовой конструкции будет иметь две полосы движения. Прогнозная интенсивность движения в первые годы эксплуатации составит свыше 1,5 млн автомобилей, в том числе каждый пятый автомобиль - грузовой (около 20% трафика). К 2043 году поток превысит 2 млн машин, причем количество грузовиков практически удвоится. Грузовая база на 2025 год должна составить 5,8 млн тонн, среди предприятий, обеспечивающих загрузку, - «Жатайская судостроительная», «Сахатрансгаз», «Якутская топливно-энергетическая компания» (МОЕХ: YAKG) и другие.

Кроме того, предполагается, что проезд по мосту будет бесплатным для легковых автомобилей и платным для всех остальных категорий транспортных средств. Плата варьируется в зависимости от категории транспортного средства и растет с годами: от примерно 950-1000 рублей за транспортное средство II категории (малотоннажный грузовой автомобиль) в первый год эксплуатации до 4 тыс. рублей за транспортное средство IV категории (фуры) в 2043 году. Общие сборы за проезд до 2044 года ожидаются на уровне порядка 32 млрд рублей.

Мост свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт.

Минэкономразвития России составило положительное заключение о целесообразности включения моста через Лену в **комплексный план** модернизации инфраструктуры РФ.

О готовности участвовать в проекте ранее заявлял консорциум, созданный группой «ВИС» и China Railway Construction Corporation (CRCC). Консорциум основан в августе 2018 года для реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры Якутии. В рамках Восточного экономического форума-2018 группа «ВИС» и CRCC подписали с Якутией трехстороннее соглашение, которое стало одним из первых шагов к реализации достигнутых договоренностей. Участием в консорциуме для строительства моста также интересовались банк ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

РГ-ЯКУТСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2019.11.19; ЛЕНИНСКИЙ МОСТ; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ДЛЯ ЯКУТЯН САМАЯ ДОЛГОЖДАННАЯ СТРОЙКА

После того как стало известно, что президент России **Владимир Путин** поддержал строительство моста через реку Лену и поручил правительству внести предложения по реализации этого проекта, в Якутии вздохнули с облегчением. Мост через Лену для якутян самая долгожданная стройка.

А за два дня до того, как везти документы на утверждение в Кремль, глава Якутии побывал в старинном ямщицком селе, чтобы заручиться поддержкой его жителей, оказавшихся в зоне будущей стройки. Люди дали «добро».

Для возведения Ленского моста специалисты выбрали самое подходящее место в 39 километрах от Якутска. Река здесь узкая, с удобными для строительства берегами. Но на левом берегу прямо под запроектированными подъездными путями оказывалось село Старая Табага, которому около трехсот лет. По проекту многие дома вообще пришлось бы сносить. Конечно, жители были категорически против такой стройки.

В этой ситуации властям республики пришлось работать на два фронта. Согласовывать в федеральных ведомствах гигантский проект, оцененный в 83 миллиарда рублей и включенный в национальную программу развития Дальнего Востока, а параллельно думать над тем, как спасти 40 домов, жители которых развесили на стенах плакаты с просьбами не трогать старинную деревню.

Выход нашли. Накануне решающей поездки в Москву на собрании в сельском клубе глава республики Айсен Николаев представил жителям новую трассировку. Теперь подъездные пути к мосту огибали деревню вдоль берега и даже служили для нее защитной дамбой.

- Этот вариант предполагает удорожание стоимости проекта примерно на один-полтора миллиарда рублей. Но с учетом того, что не придется переселять людей из десятков домов, изымать земельные участки и разделять Старую Табагу на две части, считаю, что это наиболее правильный выбор, - подчеркнул глава региона.

Как рассказал корреспонденту «РГ» глава администрации Мегино-Кангаласского улуса Николай Старостин, к строительству моста подготовились еще пять лет назад. «Совместно с республиканскими ведомствами решили все проблемы, связанные с обремененными участками - там по трассе было много частных владений, - отметил он. - Выделили людям новые сенокосные и иные угодья, никто в обиде не остался. Путь мостостроителям на нашем берегу давно открыт».

Лена делит республику на две почти равные части. Если летом выручают паромы, а зимой - ледовая переправа, то в межсезонье все левобережье оказывается на огромном острове. В этот период выбраться отсюда на Большую землю можно только с помощью авиации. А тысячи жителей правобережных улусов оказываются отрезанными от расположенных в Якутске клиник, государственных учреждений и многого другого.

В 2014 году проект уже пытались реализовать, но из-за проблем с финансированием строительство передвинули на неопределенные сроки. Сейчас предпринята вторая попытка, и жители республики надеются, что она будет более успешной. Правда, если пять лет назад предполагалось построить совмещенный автомобильно-железнодорожный мост, теперь из-за высокой стоимости остановились на варианте автомобильного. «Он позволит разгрузить Якутск от огромных сезонных запасов всего и вся, которые сейчас приходится копить здесь. Эти грузы можно будет напрямую доставлять не только в соседние улусы, но и на запад республики, - считает заместитель ректора Северо-Восточного федерального университета по научной и аналитической деятельности Александр Кугаевский.

По его словам, в более отдаленной перспективе по-прежнему просматривается железнодорожный мост, и его строительство станет особенно актуальным, если Китай продолжит тему Восточного шелкового пути.

- В таком случае объем перевозок через Лену вырастет до 7-10 миллионов тонн, а это уже зона эффективности для железной дороги, - подчеркнул ученый.

<https://rg.ru/2019/11/19/reg-dfo/most-cherez-lenu-stanet-dlia-zhitelej-iakutska-samoj-dolgozdannoj-strojkoj.html>

ТАСС; 2019.11.19; ЭКСПЕРТ: ЛЕНСКИЙ МОСТ ОБЕСПЕЧИТ КРУГЛОГОДИЧНОЕ СТАБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ И СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

Автомобильный мост через Лену в Якутии позволит обеспечить круглогодичную транспортную доступность и изменить схему северного завоза в регионе, где до сих пор практически нет дорог. Об этом сообщил ТАСС первый заместитель генерального директора, руководитель департамента социально-экономических исследований Научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ) Станислав Цибро.

Круглогодичная транспортная доступность Якутии, самого большого по площади субъекта РФ, составляет чуть более 20%. Между Восточной и Западной частью Якутии стабильное сообщение отсутствует пять месяцев в году, в течение трех месяцев действует ледовая переправа, в течение четырех месяцев - паромная переправа.

«Ленский мост станет катализатором реализации ряда инвестиционных проектов. С обеспечением круглогодичного доступа увеличивается возможность и эффективность освоения перспективных и разведанных запасов в зоне тяготения к федеральным автодорогам «Виллой» и «Колыма». Вдоль автодороги «Виллой» размещаются крупные месторождения газа (Средневиллюйское, Верхневиллючанское, Среднетюнгское, Толонское, Тымпучиканское, Соболах-Неджелинское) и нефти (Маччобинское, Мирнинское, Средне-Ботуобинское, Станакское, Тас-Юряхское)» - сказал Цибро,

отметив, что загрузка промышленных предприятий и привлекательность создания новых производств в несырьевом секторе агломерации Якутска также повысится.

Он отметил, что со строительством Ленского моста изменится и схема завоза жизнеобеспечивающих грузов в республику, основной объем которых сейчас накапливается в верховьях реки Лена. Общее снижение затрат по завозу ресурсов составит, в зависимости от видов грузов и районов доставки, от 30 до 70%. «Прогнозируемая экономия бюджетных ресурсов от изменения схемы северного завоза составит 4,1 млрд рублей ежегодно», - добавил собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/7151639>

ТАСС; 2019.11.19; ГЛАВА ЯКУТИИ: НОВЫЙ ПРОЕКТ ЛЕНСКОГО МОСТА СНИЗИТ ПОСЛЕДСТВИЯ ПОЛОВОДЬЯ

Новый проект Ленского моста позволит снизить негативные последствия половодья для населенных пунктов Якутии. Об этом сообщил во вторник ТАСС глава региона Айсен Николаев.

Якутия одним является одним из паводкоопасных регионов России. В понедельник, 18 ноября, стало известно, что президент РФ **Владимир Путин** попросил представить предложения для реализации проекта строительства моста.

«Ранние проекты предполагали достаточно большое количество опор у моста- чуть ли не 20», - сказал Николаев, отметив, что специалисты и ученые высказывали опасения, что из-за большого числа опор в районе Якутска на реке Лена могли появиться серьезные заторы во время весеннего половодья. «Мы предлагаем вантовый сход как у автомобильного моста. У моста будут три опоры над рекой, над руслом реки», - отметил глава региона.

В Якутии в 2019 году уровень воды выше средних значений ожидался на реках Лена, Алдан, Амга и Колыма. Стоимость строительства моста, по предварительным расчетам, составляет 83 млрд рублей. Проект предполагается реализовывать на условиях государственно-частного партнерства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-proekt-lenskogo-mosta-snizit-posledstvia-polovoda-v-akutii-glava-regiona>

ТАСС; 2019.11.19; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА МОСТОВ НА СУММУ БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ РАССМОТРЯТ В ДЕКАБРЕ

Минтранс РФ подготовил программу строительства и ремонта мостов и путепроводов по всей России на сумму около 1,13 трлн рублей, рассчитывает вынести ее на рассмотрение правительственной комиссии по транспорту в декабре. Об этом рассказал **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** на заседании проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**.

«Во исполнение поручения президента РФ, подготовлен проект программы приведения в нормативное состояние искусственных сооружений на региональных и местных автомобильных дорогах, а также второй раздел программы, связанный со строительством новых искусственных сооружений в пересечении с железнодорожными путями, и отдельный третий раздел программы по строительству новых мостовых переходов, необходимых для формирования транспортного каркаса РФ», - рассказал **Иннокентий Алафинов**. По его словам, программа будет вынесена на правительственную комиссию по транспорту в декабре.

«Всего при формировании проекта программы заявлено к реализации более 3900 объектов аварийных и предаварийных искусственных сооружений общей протяженностью более 190 тыс погонных метров, - пояснил **Алафинов**. - Объем финансирования составляет свыше 370 млрд рублей». Также, по его словам, определено 486 путепроводов через железнодорожные пути, объем финансирования на их ремонт или строительство 340 млрд рублей. «Кроме того, в 21 субъекте РФ необходимо строительство крупных мостовых переходов с общим объемом финансирования 415 млрд рублей», - добавил **Алафинов**.

«Подпрограмму по приведению в нормативное состояние аварийных и предаварийных искусственных сооружений и строительство автодорожных путепроводов в местах

пересечения с ж/д путями предлагается перенести в новый федеральный проект «Мосты и путепроводы» с его включением в **нацпроект БКАД**», - добавил **Алафинов**.

Говоря об источниках финансирования программы, которая превышает 1 трлн рублей, **Иннокентий Алафинов** отметил, что часть средств может быть профинансирована в рамках **БКАД**. Он напомнил, что согласно **нацпроекту**, региональные дорожные фонды к 2024 году будут получать 100% акцизов на ГСМ. При этом из общей суммы в 1,6 трлн рублей, которую в ходе реализации **БКАД** получают регионы, 500 млрд рублей еще не распределены. **Минтранс** предлагает 112 млрд рублей направить тем 22 регионам, у которых плановые показатели по **БКАД** ниже средних в целом. А оставшуюся сумму в 488 млрд рублей направить на строительство и реконструкцию аварийных и предаварийных искусственных сооружений и ж/д путепроводов на региональных и муниципальных дорогах в рамках **БКАД**.

Часть мостов может быть построена в рамках Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры, добавил **Алафинов**. Кроме того, ряд объектов может быть построен за счет трансфертов на принципах государственно-частного партнерства. Это, к примеру, мосты в Якутии, Саратове, Сургуте. Но для этого понадобится увеличение федерального дорожного фонда.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/programmu-stroitelstva-i-remonta-mostov-na-summu-bolee-1-trln-rublej-rassmotrat-v-dekabre>

Ъ-КАЗАНЬ; 2019.11.19; РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ПО НОВОЙ ПЛАТНОЙ ТРАССЕ МОСКВА-КАЗАНЬ СОСТАВИТ 120 КМ/Ч

Расчетная скорость по будущей платной автодороге из Москвы в Казань, которая будет построена в рамках международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай», составит 120 км/ч, сообщает пресс-служба **Минтранса** Татарстана. Общая протяженность трассы составит 720 км, в том числе по Татарстану – 142 км. Это будет четырехполосная скоростная автодорога **IB** категории.

Участок автотрассы в Татарстане соединит три федеральные дороги. Это позволит перераспределить транспортные потоки и обеспечит транзитное движение в обход Казани. Кроме того, **ОЭЗ «Иннополис»** будет по кратчайшему пути связана с предприятиями Камского инновационного территориально-производственного кластера. В рамках строительства платной автодороги Москва-Казань планируется возвести новый мост через Волгу, уточнили в министерстве.

Трасса Москва-Казань распоряжением правительства России была включена в схему территориального планирования РФ. Также она отражена в транспортной стратегии страны на период до 2030 года.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** планирует начать проектирование платной трассы Москва-Казань. На строительство дороги потратят 730 млрд руб. Она будет полностью построена к 2027 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163742>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.20; ГАЗ ПЕРЕВАЛИВАЮТ НА ПРЕЗИДЕНТА; НОВАТЭК ПРОСИТ НАЙТИ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА КАМЧАТСКИЙ ТЕРМИНАЛ

Как стало известно “Ъ”, основной владелец **НОВАТЭКа** Леонид Михельсон вновь попросил президента Владимира **Путина** найти 20 млрд руб. на создание федеральной инфраструктуры терминала по перевалке сжиженного газа на Камчатке. Правительство ранее в этом году изыскать эти средства не смогло. **Владимир Путин**, по данным “Ъ”, поручил профильным вице-преьерам проработать предложение господина Михельсона. Эксперты отмечают, что перевозки **СПГ** определяют развитие грузопотока по Севморпути и их наращивание невозможно без создания перевалочных мощностей.

НОВАТЭК просит президента Владимира **Путина** выделить 20 млрд руб. на строительство морского терминала по перевалке **СПГ** на Камчатке. Соответствующее обращение направил глава и совладелец компании Леонид Михельсон, рассказали “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. Речь идет о финансировании создания федеральной

инфраструктуры — причала и т. д., которой частный инвестор по закону не может владеть. Сам НОВАТЭК вместе с Total, китайскими CNPC и CNOOC, а также японской Mitsui планирует вложить в терминал 60 млрд руб.

Как писал “Ъ” 4 октября, правительство так и не смогло в течение года найти средства на этот терминал, и сейчас этот проект не включен в бюджет на 2020–2022 годы. Тогда речь шла о 28 млрд руб., сейчас сумма снижена по итогам проектирования. В Минтрансе тогда говорили: «Вероятным механизмом реализации проекта представляется концессия». Источник в одном из профильных ведомств говорит, что проект одобрен для внесения в **комплексный план** магистральной инфраструктуры, внесен в лист ожидания и будет реализован, как только будет найдено финансирование.

По данным “Ъ”, **Владимир Путин** поручил первому вице-премьеру Антону Силуанову, а также вице-преьерам Юрию Трутневу и Максиму **Акимову** рассмотреть обращение Леонида Михельсона и внести согласованное решение. В Минфине на запрос “Ъ” не ответили. Представитель господина Трутнева не смог предоставить оперативный комментарий. Представитель господина **Акимова** сообщил, что письмо получено и находится на рассмотрении.

В НОВАТЭКе “Ъ” напомнили, что «перевалочный комплекс в Камчатском крае является важным проектом для решения целевых задач развития Севморпути, а также обеспечивает возможность газификации региона, что позволяет снизить затраты, выделяемые из бюджета РФ, на субсидирование закупки топлива». Для запуска терминала в конце 2022 года необходимо обеспечить государственное финансирование начиная с 2020 года, уточнили в НОВАТЭКе. В компании ожидают, что правительство и Госдума учтут расходы на проект в ходе рассмотрения бюджета. Отметим, что документ был принят 19 ноября во втором, ключевом чтении. В НОВАТЭКе не стали комментировать идею **Минтранса** о строительстве терминала на условиях концессии.

Хаб по перевалке СПГ на Камчатке необходим НОВАТЭКу для вывоза газа по Севморпути на ключевые для компании азиатские рынки. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев констатирует, что создание новых проектов по производству СПГ, перевозки которого, по сути, определяют развитие арктического грузопотока, невозможно без перевалочных мощностей за пределами акватории Севморпути.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164235>

ТАСС; 2019.11.19; АКИМОВ: РАЗМЕЩЕНИЕ КАМЕР НА ДОРОГАХ БУДЕТ СИСТЕМАТИЗИРОВАНО

Методика размещения камер на дорогах, фиксирующих нарушения правил дорожного движения, одобрена с учетом замечаний и потребует доработки в части размещения предупреждающих знаков в городах, а также отмены штрафов с неучтенных в информационных системах камер, передает корр. портала «Будущее России. Национальные проекты» с заседания проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**.

Президент РФ **Владимир Путин** поручил кабмину до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения неверно установленными приборами. Ранее закон не обязывал операторов передвижных камер предупреждать водителей о их наличии на дороге.

Как заявил сегодня в ходе заседания первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, подготовленная ведомством методика согласована с Госавтоинспекцией, **Росавтодором** и госкомпанией «Автодор» и доработана по замечаниям города Москвы. «Методика распространяется как на стационарные, так и на передвижные комплексы автоматической фото- видеофиксации нарушений, - отметил он. - Выбор места установки камеры должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет взыскиваемых штрафов».

Места установки камер выбираются владельцами дорог и должны быть согласованы с Госавтоинспекцией, добавил **Алафинов**. Всего методикой определено пять мест, в которых можно будет устанавливать камеры, как стационарные, так и передвижные.

«Места концентрации ДТП, потенциально опасные участки, железнодорожные переезды, пункты весогабаритного контроля, и в местах производства дорожных работ», - пояснил он.

По методике, для информирования водителей и передвижные и стационарные камеры заранее обозначаются знаками. «При этом в населенных пунктах знаки должны размещаться на расстоянии от 50 до 100 метров от зоны контроля, а вне населенных пунктов - от 150 до 300 метров», - рассказал **Алафинов**.

Спорный вопрос

Проект методики предполагал, что при высокой плотности камер, особенно в крупных городах, допустимо не размещать знаки перед каждой, а информировать водителей на въезде в город и за счет размещения информации о камерах в информационных ресурсах. Порог плотности камер в проекте был зафиксирован на уровне 1000 штук в целом на город, но в ходе обсуждения его предложили снизить до 100 или рассчитывать в зависимости от плотности населения.

Заммэра Москвы, глава Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов предложил исключить необходимость устанавливать таблички с предупреждением о камерах, если информация о них есть в интернет ресурсах. Его поддержали и представители Госавтоинспекции. **Иннокентий Алафинов** отметил, что предупреждающие знаки в ряде ситуаций все же нужны.

Подводя итог вопросу вице-премьер **Максим Акимов** предложил в целом одобрить методику, но на доработку этого вопроса дал два дня. Кроме того, он предложил ужесточить требования к открытию информации о камерах.

«Методика должна отображать требование о том, чтобы любое лицо, которое устанавливает камеры, в формате открытых данных передавал информацию в геоинформационные системы. Если этого не было сделано, то система сбора не должна технически давать возможности сгенерировать штраф», - отметил **Акимов**.

При этом, любой получатель штрафа должен иметь возможность проверить была ли камера зафиксирована в системе раскрытия данных. «Если ее там не было, то это основание для отмены штрафа», - добавил он.

«Это должно быть железным правилом. Партизанщина с выскакиванием из кустов закончена, ее больше не будет», - подчеркнул вице-премьер.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-razmesenie-kamer-na-dorogah-budet-sistematizirovano>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; МИНТРАНС В 2020Г СНИЗИТ ПРИОРИТЕТНОСТЬ НЕ ЗАКОНТРАКТОВАННЫХ В СРОК КАПИТАЛОЕМКИХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ В РЕГИОНАХ

- Работы по капиталоемким объектам **нацпроекта** безопасных автодорог (**БКАД**) в 2020 году в регионах РФ будут финансироваться во второстепенном порядке в том случае, если обязательства по ним на текущий год не законтрактованы в срок, заявил первый **заместитель министра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** на заседании проектного комитета **БКАД** во вторник.

«В отношении выполнения работ по капиталоемким мероприятиям: на 18 ноября общее количество объектов - 18, законтрактовано 15, оплачено работ на сумму чуть более 2 млрд руб. По трем капиталоемким объектам госконтракты не заключены: Орловская область - реконструкция Красного моста в городе Орле; Еврейская автономная область - реконструкция моста через реку Бира; Нижегородская область - развязка у деревни Ольгино», - сказал **Алафинов**.

«Главы данных субъектов проинформированы, что рассмотрение вопросов финансирования капиталоемких объектов, по которым не была начала работа в 2019 году, будет вестись в следующем году во второстепенном порядке. То есть, мы не будем считать, что они у нас первоочередные», - добавил замглавы **Минтранса**.

По его словам, на данный момент «заключены контракты на выполнение в 2020 году работ практически по 1 тыс. объектов (от общего объема запланированных в рамках

БКАД - ИФ), что составляет более 34% от общего предполагаемого объема работ на следующий год.

Докладывая об исполнении работ по **нацпроекту** безопасных автодорог в текущем году, **Алафинов** сообщил, что общий процент выполнения работ по всем субъектам составляет 96,2%, или 119 млн кв м. «Оплачено работ более чем на 90 млрд руб., что составляет практически 81%. Отстающие субъекты в части физики по укладке асфальтобетона - все те же субъекты, у которых на сегодняшний день объем составляет менее 70%: республика Крым, Еврейская автономная область, город Севастополь», - сказал замглавы **Минтранса**.

ТАСС; 2019.11.19; РЕГИОНЫ ЗАКЛЮЧИЛИ ТРЕТЬ НЕОБХОДИМЫХ КОНТРАКТОВ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД

Регионы заключили 34% от необходимых контрактов по работам в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные автодороги». Об этом сообщил во вторник первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** на заседании проектного комитета **нацпроекта**.

«На текущую дату заключены контракты на выполнение, уже в 2020 году, работ практически по тысяче объектам, что составляет более 34% от общего предполагаемого объема работ на следующий год», - сказал он.

В то же время **Алафинов** отметил, что по девяти субъектам РФ соответствующая информация отсутствует. Это Архангельская область, Костромская область, Магаданская, Омская, Оренбургская области, Пермский край, Приморский край, Тюменская область и Чукотский автономный округ.

Начать контрактную кампанию уже в этом году ранее призывал вице-премьер **Максим Акимов**. В 2019 году сроком контрактации субъектами РФ работ по **нацпроекту** было установлено 31 мая, но фактически все необходимые контракты регионы заключили уже только осенью, что приводило к отставанию с началом работ

Между тем, в целом исполнение **нацпроекта** по целям на 2019 год близко к завершению. По данным **Минтранса** РФ, общий процент выполнения работ по всем субъектам составляет 96,2%, или 119 млн кв м. «Оплачено работ более чем на 90 млрд руб., что составляет практически 81%», - отметил **Алафинов**.

Среди отстающих

В то же время он указал, что среди отстающих Еврейская автономная область, республика Мордовия, Якутия, Ямало-ненецкий автономный округ, Псковская область. В этих регионах не выполнено от 13% до 25% запланированных работ, а в Крыму чуть менее половины. При этом в Крыму, в силу климата, возможности закончить работы в этом году еще есть.

Также, по словам **Алафинова**, власти Мордовии уверяют, что погода позволяет закончить работы. Пока никто из губернаторов не признает, что не успевает выполнить работы, добавил он. Но, к примеру, в Якутии сезон уже закончился.

Невыполненные работы будут перенесены на следующий год, заверил **Алафинов**. Но отставшие регионы будут ограничены на следующий год в возможностях привлечения дополнительного финансирования на другие объекты.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-zaklucili-tret-neobhodimyh-kontraktov-po-doroznomu-nacproektu-na-2020-god>

RNS; 2019.11.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ПЛАНИРУЕТ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ БУМАЖНЫХ УВЕДОМЛЕНИЙ О ШТРАФАХ ОТ ГИБДД

В России не планируется отказ от бумажных уведомлений почтовым отправлением о штрафах за нарушение ПДД, заявил в ходе заседания проектного комитета по **нацпроекту** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» вице-премьер **Максим Акимов**. «Скорее всего, никогда», - ответил **Акимов** на вопрос первого замглавы **Минтранса** России **Иннокентия Алафинова**, когда можно будет полностью отказаться от почтовых уведомлений.

«Всегда будет существовать возможность человека, если он захочет это делать, не в электронном виде (получать уведомление. - RNS)», - объяснил вице-премьер.

По слова **Алафинова**, **Минтранс** предлагает рассмотреть вопрос о том, когда можно было бы перейти всей стране исключительно на получение штрафов через госуслуги, то есть в электронном виде.

Минкомсвязи России в 2020 году планирует запустить на едином портале государственных услуг в тестовом режиме сервис, предоставляющий возможность обжаловать штрафы за нарушение ПДД, сообщил ранее замглавы Минкомсвязи Максим Паршин.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-ne-planiruet-otkazivatsya-ot-bumazhnih-vedomlenii-oshtrafah-ot-GIBDD-2019-11-19/>

ТАСС; 2019.11.19; ПРОЕКТНЫЙ КОМИТЕТ НАЦПРОЕКТА «ДОРОГИ» В ЦЕЛОМ ОДОБРИЛ МЕТОДИКУ УСТАНОВКИ КАМЕР НА ТРАССАХ

Проектный комитет **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** на заседании во вторник одобрил методику размещения камер на дорогах, фиксирующих нарушения правил дорожного движения, с учетом замечаний и последующей доработки в части размещения предупреждающих знаков в городах, а также отмены штрафов на основе информации с неучтенных в информационных системах камер.

Президент РФ **Владимир Путин** поручил кабмину до 1 февраля 2020 года принять меры по информированию водителей о дорожных камерах, а также не штрафовать их за нарушения на основе данных неверно установленного оборудования. Ранее закон не обязывал операторов передвижных камер предупреждать водителей о их наличии на дороге.

Как заявил в ходе заседания первый **замминистра** транспорта РФ **Иннокентий Алафинов**, подготовленная ведомством методика согласована с Госавтоинспекцией, **Росавтодором** и госкомпанией «Автодор» и доработана с учетом замечаний мэрии Москвы. «Методика распространяется как на стационарные, так и на передвижные комплексы автоматической фото- и видеofиксации нарушений, - отметил он. - Выбор места установки камеры должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет взыскиваемых штрафов».

Места установки камер выбираются владельцами дорог и должны быть согласованы с Госавтоинспекцией, добавил **Алафинов**. Всего методикой определено пять мест, в которых можно будет устанавливать камеры, как стационарные, так и передвижные. «Места концентрации ДТП, потенциально опасные участки, железнодорожные переезды, пункты весогабаритного контроля и в местах производства дорожных работ», - пояснил он.

Согласно методике, для информирования водителей все виды камер заранее обозначаются знаками. «При этом в населенных пунктах знаки должны размещаться на расстоянии от 50 до 100 метров от зоны контроля, а вне населенных пунктов - от 150 до 300 метров», - рассказал **Алафинов**.

Спорный вопрос

Проект методики предполагал, что при высокой плотности камер, особенно в крупных городах, допустимо не размещать знаки перед каждой, а информировать водителей на въезде в город и путем размещения информации о камерах в информационных ресурсах. Порог плотности камер в проекте был зафиксирован на уровне 1000 штук в целом на город, но в ходе обсуждения его предложили снизить до 100, или же рассчитывать в зависимости от плотности населения.

Заммэра Москвы, глава Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов предложил исключить необходимость устанавливать таблички с предупреждением о камерах, если информация о них есть в интернет-ресурсах. Его поддержали и представители Госавтоинспекции. **Иннокентий Алафинов** отметил, что предупреждающие знаки в ряде ситуаций все же нужны.

Подводя итог, вице-премьер **Максим Акимов** предложил в целом одобрить методику, но на доработку этого вопроса дал два дня. Кроме того, он предложил ужесточить требования к открытию информации о камерах. «Методика должна отображать

требование о том, чтобы любое лицо, которое устанавливает камеры, в формате открытых данных передавало информацию в геоинформационные системы. Если этого не было сделано, то система сбора не должна технически давать возможности сгенерировать штраф», - отметил **Акимов**.

При этом, любой получатель штрафа должен иметь возможность проверить, была ли камера зафиксирована в системе раскрытия данных. «Если ее там не было, то это основание для отмены штрафа, - добавил он. - Это должно быть железным правилом. Партизанщина с выскакиванием из кустов закончена, ее больше не будет».

ТАСС; 2019.11.19; МОСТ МЕЖДУ ТЕПЛЫМ И КРАСНЫМ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Власти Липецкой области в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направили на ремонт двух мостов в Лебедянском районе более 101 млн рублей. Мост в селе Куймань и мост на автодороге между селами Красное и Теплое приняты в эксплуатацию после ремонта, сообщила журналистам во вторник пресс-служба администрации региона.

«Два моста в Лебедянском районе, отремонтированных в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, приняты в эксплуатацию. Протяженность моста в Куймани вместе с подходами к нему составила 174 метра, стоимость работ превысила 28 млн рублей <...> Мост через реку Дон в Лебедянском районе на автодороге Красное - Теплое имеет вместе с мостовыми переходами протяженность 460 метров <...> стоимость контракта по ремонту составила 73,5 млн рублей», - говорится в сообщении пресс-службы администрации Липецкой области.

По данным пресс-службы администрации Липецкой области, в селе Куймань подрядчики сдали мост на неделю раньше срока, а на мосту автодороги между селами Красное и Теплое подрядчик за свой счет дополнительно уложил около 150 кв. метров асфальтобетонного покрытия. «В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Липецкой области проведены работы на четырех мостах. Ранее был сдан новый мост через реку Быстрая Сосна у села Черкассы и капитально отремонтирован мост через реку Ягодная Ряса в Чаплыгине», - говорится в сообщении пресс-службы администрации региона.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/most-mezdu-teplym-i-krasnym-otremontirovali-po-nacproektu>

ТАСС; 2019.11.19; В ДАГЕСТАНЕ НА ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ НАМЕРЕНЫ НАПРАВИТЬ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2024 ГОДА

Власти Дагестана намерены до 2024 года направить более 10 млрд рублей на дороги республики по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в интервью ТАСС сообщил первый зампреда правительства Дагестана Гаджимагомед Гусейнов.

«До 2024 года мы должны направить на реализацию этого проекта (**нацпроект «Безопасные качественные автодороги»** - прим. ТАСС) чуть более 10 млрд рублей, софинансирование из республиканского бюджета - 50%», - сказал Гусейнов.

По его словам, в этом году финансирование **нацпроекта** в регионе составляет более 1,7 млрд рублей.

«Мы ремонтируем 99 объектов, 54 улицы в пределах Махачкалинской агломерации, до 1 декабря должны завершить все работы. Кроме того, в рамках этого проекта мы реконструируем участок автомагистрали республиканского значения Манас - Зеленоморск - Аэропорт, участок в Южном Дагестане и один из участков дороги в поселке Новый Хушет (пригород Махачкалы) с выходом на федеральную трассу», - уточнил собеседник агентства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-dagestane-na-dorogi-po-nacproektu-namereny-napravit-bolee-10-mlrd-rublej-do-2024-goda>

ТАСС; 2019.11.19; В САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ В ЭТОМ ГОДУ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ И ПОСТРОИЛИ БОЛЕЕ 180 КМ АВТОДОРОГ

Власти Сахалинской области в 2019 году построили и реконструировали более 180 км дорог. Об этом во вторник сообщил ТАСС представитель правительства островного региона.

Работы по приведению в порядок трасс в регионе проводились по национальному проекту «**Безопасные и качественные автодороги**», реализация которого будет продолжена до 2024 года. Всего на эти цели в этом году было потрачено более 15 млрд рублей из областного и федерального бюджетов.

«По итогу года построено и реконструировано более 180 км автомобильных дорог», - сообщил собеседник агентства.

Ранее региональные власти сообщали о том, что особое внимание в этом году было уделено главной автомагистрали Сахалина Южно-Сахалинск - Оха, соединяющей юг и север острова. На ней завершаются работы на последних участках. Сейчас без асфальта еще остаются 280 км трассы, общая ее длина составляет 738 км. Как сообщили ТАСС в правительстве региона, стоимость проводимых работ может потребовать 28 млрд рублей. Для полного приведения в порядок всей трассы регион планирует получать из федерального бюджета по 4 млрд рублей в год, еще столько же - выделять из областного бюджета.

Важным событием этого года стало открытие современной автотрассы на острове Кунашир Большой Курильской гряды (Сахалинская область), соединяющей Южно-Курильск и аэропорт Менделеево. В администрации Южно-Курильского городского округа ТАСС рассказали, что асфальтированной дороги от аэропорта до города на острове никогда не было, ее открытия местные жители ждали несколько десятков лет. Также построено и отремонтировано большое количество дорог местного значения на Сахалине. Ранее большинство участков не имело асфальтированного покрытия. Благодаря проведенным работам время поездок значительно сократилось. Это касается Тымовского, Александровск-Сахалинского, Невельского, Томаринского, Углегорского и других районов области.

Кроме того, в этом году по поручению губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко дорожный фонд региона увеличили на 60%. На строительство и ремонт дорог в областном бюджете заложили 7,4 млрд рублей - почти в два раза больше, чем годом ранее.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-sahalinskoj-oblasti-v-etom-godu-rekonstruirovali-i-postroili-bolee-180-km-avtodorog>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.19; КАМЕРЫ-ТРЕНОГИ ИЗМЕРЯТ ЛИНЕЙКОЙ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОДОБРИЛИ ИНСТРУКЦИЮ ПО УСТАНОВКЕ ДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Проектный комитет **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** «в целом» утвердил методику по установке камер. Мобильные «треноги» будут обозначаться за 50–100 метров в населенных пунктах и за 150–300 метров на загородных трассах. Для Москвы сделано исключение: таблички «Фотовидеофиксация» появятся только на въезде в столицу. Этой нормой, возможно, смогут воспользоваться небольшие города: этот вопрос остался дискуссионным, в методику внесут правки. Для водителей документ вообще не имеет смысла, пока с его помощью нельзя отменить штрафы, отмечают эксперты.

Методика определения мест размещения «технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений» (стационарных и мобильных) разрабатывалась институтом РосдорНИИ вместе с ГИБДД и **Росавтодором**, ее первая версия была готова еще в августе. Правила установки камер сегодня частично раскрыты в ГОСТе 2016 года и регламенте МВД 2017 года. Финальная версия методики обсуждалась во вторник на заседании проектного комитета **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Документ представляет собой компиляцию из действующих требований и некоторых дополнительных уточнений. Табличка 8.23 «Фотовидеофиксация» перед стационарной

камерой сможет применяться в сочетании с разными другими знаками (не только со знаком 3.24 «Ограничение скорости»): например, 1.1 «Железнодорожный переезд», 1.8 «Светофорное регулирование», 1.22 «Пешеходный переход», 3.27 «Остановка запрещена» и т. д. Методика допускает установку информационных щитов перед передвижными камерами: в населенном пункте щит должен быть до 50–100 метров до зоны контроля, вне населенного пункта — за 150–300 метров. Щиты должны быть видны не менее чем за 100 метров с любой полосы движения. Внешний вид щита не описан в методике, но новый ГОСТ, который вступит в силу в 2020 году, допускает применять табличку 8.23 на желтом фоне (как временный знак) и устанавливает ее на временных переносных опорах. Все адреса и координаты комплексов также должны быть размещены в интернете.

Интерес представляют рекомендуемые места для установки камер. Среди них — места концентрации ДТП (участок дороги, где за год произошло три и более ДТП одного вида или пять или более ДТП любого вида), а также потенциально аварийно-опасные участки (отрезок дороги, где произошло три и более ДТП с материальным ущербом одного вида).

Напомним, что ДТП с материальным ущербом — это мелкие аварии, которых, как правило, на порядок больше ДТП с пострадавшими: в столице их может происходить 1,5–2 тыс. в сутки во время обильных осадков. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов говорит, что новая норма властям «развязывает руки», позволяя ставить камеры, по сути, «где угодно».

В рекомендациях впервые расшифрован термин «муляж (имитатор)»: прибор, «имитирующий работу импульсного доплеровского радара или инфракрасной подсветки», внешне трудноотличимый от обычной камеры. Муляжи на интерактивных картах должны быть обозначены как работающие камеры.

Если в течение полугодия количество нарушений сократилось более чем на 80% либо в течение года не зафиксировано ни одной аварии, комплекс нужно перемещать в другое место, а на его месте лучше установить муляж.

Для Москвы методика делает существенные послабления. Если в населенном пункте более 1 тыс. камер (такая концентрация комплексов только в столице), то информировать водителей о местах установки камер достаточно в интернете, а также установкой таблички «Фотовидеофиксация» на въезде в город. Таким образом, в самой городской черте таблички 8.23 необязательны. В первой редакции методики такого пункта не было.

Эта часть документа спровоцировала жаркие споры в проектной комиссии. Глава Бюро Алексей Цыденов предложил дать право городам, на территории которых меньше 100 стационарных камер, ставить таблички «Фотовидеофиксация» только на въезде в населенный пункт. Его поддержал и вице-премьер **Максим Акимов**: «Сложно представить населенный пункт, который может себе позволить 100 камер, но в нем нет широкополосного интернета. Смысл этих табличек — альтернативный интернету способ оповещения водителей. Давайте избавимся от лишних затрат».

Глава общественного совета **Минтранса** России Михаил Блинкин предложил учитывать также население городов, где ставятся комплексы. Заместитель главы ГИБДД России Олег Понарыин считает, что надо уйти от привязки к числу камер в методике: в Белоруссии таблички ставят только перед началом населенного пункта, и этого достаточно.

Вице-мэр Максим Ликсутов заявил, что таблички вообще не нужны, а информация о комплексах есть в интернете:

«Только деньги тратить на покраску столбов, лучше на камеры потратить их». Первый заместитель главы **Минтранса** **Иннокентий Алафинов** говорил, что отказываться от табличек нельзя: водителя нужно проинформировать, чтобы он соблюдал правила, кроме того, нововведение спровоцирует волну негатива со стороны автомобилистов. В рамках обсуждения господин **Акимов** поручил создать механизм, при котором ГИБДД не сможет вынести штраф, если информация (координаты) о камере не передана в публичную и открытую для граждан систему. Вице-премьер поручил внести изменения в методику в течение двух дней с учетом мнений проектной комиссии.

Пока документ не является обязательным для применения, и его нельзя использовать для отмены постановлений, существование методики, по сути, ничего не меняет для водителей, отмечает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман. **Иннокентий Алафинов** ранее говорил о планах сделать документ обязательным к

применению, но каких-либо документов (поправок к законам и т. д.) на этот счет не подготовлено. Господин Шухман также отметил, что методика никак не регулирует применение частных региональных концепций для развития систем фиксации нарушений — к этим соглашениям у водителей много вопросов, компании зарабатывают на штрафах, еще в начале года вице-премьер **Максим Акимов** обещал навести порядок, но по факту ничего не сделано. «Пока что мы видим, что методика расширяет возможности регионов по применению камер, при этом никаких дополнительных обязанностей у органов власти не появляется, а автомобилисты как были, по сути, бесправными, так ими и остаются», — резюмирует господин Шухман.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164085>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ЭКСПЕРТ: РОССИИ НЕОБХОДИМО ТРАТИТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРУ БОЛЕЕ 4% ВВП В ГОД

России необходимо тратить на инфраструктуру более 4% ВВП в год, сообщил в ходе круглого стола гендиректор инвестиционной группы «РВМ Капитал», руководитель комитета по инвестициям Российской гильдии управляющих девелоперов Феликс Блинов. «Для нормального развития экономики России, согласно данным Национального центра ГЧП, необходимо тратить на инфраструктуру 4,2% от ВВП в год. Сейчас эта цифра составляет 2,8%. В ближайшее время (до 2024 года) инвестиции во все **нацпроекты** должны составить порядка 26 триллионов рублей, из них на инфраструктуру - порядка 15,3 триллиона рублей», - рассказал Блинов.

По его словам, законодатели и исполнители ищут инструменты, где можно взять деньги. Начиная с 2009-2010 года механизм государственно-частного партнёрства начал активно работать. Команды начали получать опыт, и им стало не нужно нанимать западных консультантов. А ведь на первых порах приходилось менять региональное законодательство для реализации проектов, добавил он.

«Потребность в инвестициях в транспорт составляет 17,8 триллиона рублей, 5,5 триллиона рублей в энергетику, около двух триллионов рублей необходимо вложить в коммунальную сферу. Коммуналка и энергетика сегодня - самые емкие отрасли по количеству проектов, там меньше всего чек в этих проектах. Но по количеству проектов эти отрасли лидируют», - отметил Блинов.

<https://realty.ria.ru/20191119/1561128827.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.19; ГОСДУМА РАССМОТРИТ ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ 2019 Г

Госдума на заседании в среду планирует рассмотреть во втором чтении проект федерального закона «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов».

Как следует из материалов к законопроекту, на имущественный взнос РФ в госкорпорацию «ВЭБ.РФ» будет направлено 242,1 млрд рублей. Средства пойдут на компенсацию части затрат по исполнению обязательств по внешним заимствованиям на рынках капитала, компенсацию убытков, связанных с участием или прекращением участия в начатых до 1 января 2018 г. проектах ВЭБа (включая формирование резервов на возможные потери по указанным проектам) и компенсацию убытков, возникающих в результате безвозмездной передачи активов в казну. В первом чтении на данные цели, за исключением убытков по проектам до 2018 г., предполагалось направить 161 млрд рублей.

Также увеличивается взнос РФ в капитал Промсвязьбанка (МОЕХ: PSKB), в первом чтении предполагалось выделить 7,8 млрд рублей, во втором - 13,8 млрд рублей. Взнос в уставный капитал Россельхозбанка для обеспечения ежегодно до 12 млрд рублей новых кредитов в рамках выполнения требований Банка России, в том числе, к нормативам достаточности капитала составит 4,6 млрд рублей, ранее предполагалось на эти цели направить 3 млрд рублей.

Взнос в уставный капитал АО «Росагролизинг» для дополнительного приобретения и последующей передачи сельскохозяйственным товаропроизводителям по договорам лизинга 446 единиц сельхозтехники составит 2 млрд рублей.

«ДОМ.РФ» получит в целом 24 млрд рублей. Из них на реализацию программы «Дальневосточная ипотека» - 14,7 млрд рублей; на докапитализацию АО «Банк ДОМ.РФ» в связи с переходом на финансирование проектов жилищного строительства с 1 июля 2019 г. на счета эскроу - 5,4 млрд рублей; на завершение строительства многоквартирных домов группы компаний «СУ-155» - 4 млрд рублей. «Фонд защиты прав граждан - участников долевого строительства» получит 16,5 млрд рублей на завершение строительства многоквартирных домов, по которым не уплачивались взносы в компенсационный фонд.

В законопроект также внесена норма о том, что правительство РФ вправе принимать решения о передаче воздушных судов, приобретенных для пополнения парка воздушных судов российских авиакомпаний, за счет взносов в уставный капитал ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). ОАО «РЖД» наделили правом использовать средства неиспользованных взносов в уставный капитал на работы по реконструкции части проектов в Московской области.

Субсидии российским автопроизводителям на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по автомобилям класса Евро-4, Евро-5, составят 20,8 млрд рублей.

Взнос в уставный капитал ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) на финансирование затрат по доработке самолета Ил-114 составит 1,7 млрд рублей. Взнос в АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» на финансирование затрат по разработке и созданию перспективного двигателя ПД-35 для отечественного самолета ИЛ96-400М запланирован на уровне 10,5 млрд рублей. На предоставление субсидии ГТЛК для поддержки лизинга судов российского производства, в том числе для софинансирования приобретения 2 пассажирских судов проекта А45-90.2, будет направлено 10,6 млрд рублей.

Взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» для завершения инвестиционного проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги» - 8,2 млрд рублей.

Субсидии производителям сельскохозяйственной техники для реализации своей продукции со скидкой составят 3,5 млрд рублей.

В резервный фонд правительства РФ будет направлено 16,6 млрд рублей.

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2019.11.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОМОЖЕТ РЕГИОНАМ СНИЗИТЬ ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ; ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ ЭТО ОБОЙДЕТСЯ В 440 МЛРД РУБЛЕЙ

Правительство решило помочь регионам снизить долговую нагрузку, изменив график погашения бюджетных кредитов. Таковую поправку в проект федерального бюджета на 2020–2022 гг. одобрила Госдума, принимая его во втором чтении. С 2018 г. для регионов был установлен такой график погашения бюджетных кредитов: первые два года по 5%, в 2020 г. 10%, затем в течение четырех лет по 20%.

Поправки снижают платежи в 2020–2024 гг. до 5%. Но чтобы получить скидку, сэкономленную сумму регионы должны направить на инвестиции.

После того как новые предприятия заработают, возможно дополнительное списание долга, указывает представитель Минфина: в счет уплаты могут быть зачтены налоги, которые получит федеральный бюджет от нового инвестпроекта. Если регион не выполнит обязательства по инвестициям, то кредит подлежит досрочному возврату в федеральный бюджет, говорится в поправке. Предложенным в поправке механизмом смогут воспользоваться все регионы, пообещал председатель комитета Госдумы по бюджету и налогам Андрей Макаров. Он даже предложил в индивидуальном порядке рассматривать заявки регионов с особо крупными инвестициями.

Изменение порядка реструктуризации долга может сэкономить регионам более 440 млрд руб. за пять лет, заявил Макаров. Весь госдолг регионов на 1 сентября составлял почти 2

трлн руб., указывала Счетная палата в заключении на проект бюджета. Задолженность перед федеральным бюджетом увеличилась с начала года на 48,1 млрд руб. до 988 млрд руб. В ближайшие три года регионы должны вернуть почти 380 млрд руб. Сохраняются риски для устойчивости региональных и местных бюджетов из-за больших долгов, особенно у отдельных регионов и муниципалитетов, отмечал аудитор.

Задолженность по бюджетным кредитам – почти половина (44%) от всего регионального долга, у отдельных регионов она превышает треть от ежегодных доходов бюджета, замечает старший директор Fitch Ratings Владимир Редькин. Самое высокое отношение долга к доходам у Мордовии – 79%. Чтобы расплачиваться с федеральным центром в 2020–2024 гг. по действующей формуле, многим регионам пришлось бы отдавать ежегодно почти 10% своих доходов, подсчитал Редькин. А поскольку бюджетное кредитование остановлено, им придется или занимать на рынке по высоким ставкам, или резать расходы, зачастую социальные, продолжает он.

Программа интересна для Нижегородской области, комментирует представитель правительства региона, новые инвестпроекты позволят увеличить доходы всех уровней бюджета, а также создать рабочие места. Чем эффективнее будет проект, тем больше налогов поступит в федеральный бюджет и, соответственно, на большую сумму снижается задолженность области по бюджетным кредитам, отмечает он.

С момента выхода майских указов Владимира Путина 2012 г. регионы были вынуждены наращивать социальные расходы в ущерб инвестициям, комментирует ведущий научный сотрудник Центра развития Высшей школы экономики Андрей Чернявский. Теперь же власти делают ставку на экономический рост за счет увеличения инвестиций. Но правительству будет непросто следить за выполнением условий: придется оценивать проекты, отбирать их, следить за выполнением, рассуждает Редькин.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/19/816682-pravitelstvo-pomozhet>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.20; ГИБДД ПОДКЛЮЧАЮТ К ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ И МИНЗДРАВ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОБМЕНЕ ДАННЫМИ ПОСЛЕ МНОГОЛЕТНИХ СПОРОВ

На смену бумажным медсправкам придут электронные, а данные о здоровье водителей ГИБДД получит из базы данных Минздрава, следует из законопроекта МВД. Медорганизации также обяжут сообщать об ухудшении здоровья водителей — в таком случае ранее выданные справки и водительские права будут аннулироваться. Сейчас лишить прав водителя может только суд. Госавтоинспекция и Минздрав не могли договориться об обмене данными почти десять лет, противостояние прекратилось лишь несколько месяцев назад.

Во вторник МВД опубликовало на regulation.gov.ru проект изменений в законы «О безопасности дорожного движения», «Об охране здоровья граждан», «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», ужесточающий правила прохождения водительских медкомиссий и получения медсправок. Документ, по данным “Ъ”, согласован с Минздравом. Сегодня обследования, напомним, обязаны проходить кандидаты в водители, а также граждане, меняющие права по истечении срока действия документа раз в десять лет.

Справка станет электронным документом с усиленной электронной подписью, но гражданин сможет получить и бумажный вариант документа (например, для предъявления работодателю). Все медицинские организации (как государственные, так и частные) обяжут передавать данные о выданных заключениях и аннулировании справок в информационную систему Минздрава.

Аннулирование справок будет основанием для прекращения действия прав.

Сейчас, напомним, это может делать только прокуратура, подав иск в суд на том основании, что у водителя есть противопоказания к вождению. Если на очередном медосмотре или при посещении поликлиники у гражданина выявят заболевание, несовместимое с вождением (например, проблемы со зрением или с конечностями), его направят на «внеочередное освидетельствование».

Если гражданин не сделает этого в течение месяца, электронная справка будет аннулирована. Если заболевание подтвердится — тоже. Все детали процедур и информационного обмена будут описаны в постановлении правительства России. Закон должен вступить в силу 1 июля 2022 года.

Наладить информационный обмен с Минздравом Госавтоинспекция пыталась с 2010 года, но медицинское ведомство сопротивлялось, не желая раскрывать врачебную тайну.

МВД вносило несколько законопроектов для решения проблемы, но безуспешно. ГИБДД, по словам ее представителей, персональных данных не требовала — нужно было только подтверждение, что гражданин может сесть за руль. В течение последних трех лет ГИБДД на основании решений судов аннулировала более 36 тыс. водительских удостоверений (11,4 тыс. в 2017 году, 12,8 тыс. в 2018-м и 11,7 тыс. в 2019-м). Ситуация, отмечают в Госавтоинспекции, «создает угрозу безопасности, жизни и здоровью других участников дорожного движения»: «Имеют место многочисленные факты наличия у водителей, страдающих алкогольной и наркотической зависимостью, документов на управление транспортными средствами».

Ситуация изменилась после совещания у премьера Дмитрия **Медведева** 15 октября 2019 года. Тогда глава МВД Владимир Колокольцев заявил, что с Минздравом удалось договориться. Глава медицинского ведомства Вероника Скворцова отметила, что обмен данными будет происходить через создаваемую единую государственную информационную систему в сфере здравоохранения (ЕГИСЗ). Обязанность эта закреплена в приказе, который начнет действовать с 1 января 2020 года. Освидетельствование сегодня имеют право проводить 6 тыс. организаций, включая 3,38 тыс. государственных и 2,62 тыс. частных. 60% государственных и муниципальных медорганизаций уже направляют документы в ЕГИСЗ, заявляла госпожа Скворцова. В Минздраве вчера законопроект не комментировали.

«Идея правильная, но черт кроется в деталях,— говорит завкафедрой медицинской психологии Казанского государственного медицинского университета нарколог Владимир Менделевич.— Приемлем вариант, если в этих электронных медсправках будут данные лишь о том, что гражданин годен или не годен к вождению.

Но если ГИБДД будет получать сведения о диагнозах без согласия человека, это неправильно. Такая информация может быть использована против человека».

Отменить ранее выданную медсправку Минздраву будет непросто, считает президент «Лиги защиты пациентов» Александр Саверский. «Ведь документ выдавался на законных основаниях, а значит, гражданин может предъявить претензии, почему справка признана недействительной,— считает господин Саверский.— Нужно создавать третейский суд при Минздраве, который будет разрешать конфликтные ситуации, когда одна организация считает, что водителя допускать за руль можно, а другая — нет».

Президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева новую систему поддержала, заметив, что ее создание проблему с недопуском за руль больных граждан на 100% не решит, ведь процедура освидетельствования в водительских комиссиях не способна выявить 100% противопоказаний: «Нужно обсуждать и решать проблему регулярной и обязательной диспансеризации».

«Создание подобной информационной системы, безусловно, крайне важно в масштабах страны,— говорит нарколог Александр Ковтун.— Но случаи, когда гражданин «договаривается» с недобросовестным медработником о выдаче необходимого медицинского заключения или невнесении данных о заболевании в систему, новая система побороть не сможет — это явление, скорее всего, останется».

Сама процедура освидетельствования изменится 22 ноября: вступают в силу изменения в приказ Минздрава №344н. Граждан обяжут проходить новый вид теста на определение в крови маркера, который указывает на хронический алкоголизм. При его обнаружении гражданина отправят в наркологический диспансер. Стоимость получения медсправок, скорее всего, существенно вырастет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164289>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.20; КАМЕРЫ ОСТАВЯТ БЕЗ ЛИШНИХ УКАЗАТЕЛЕЙ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СПОРЯТ О ПРАВИЛАХ УСТАНОВКИ ТАБЛИЧЕК ПЕРЕД КОМПЛЕКСАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ

Федеральные и региональные чиновники не могут договориться о том, как устанавливать таблички, предупреждающие водителей о комплексах фиксации нарушений. Президент **Владимир Путин** еще летом поручил определиться с проблемой информирования граждан о дорожных камерах, и вчера эта тема обсуждалась в правительстве. Таблички «Фотовидеофиксация» не нужны, считает столичный вице-мэр Максим Ликсутов, вся информация о камерах есть в интернете и навигаторах. **Минтранс** предлагает ставить знаки лишь на въезде в крупные города, где применяется более 1 тыс. камер. Одной таблички перед населенным пунктом достаточно, поддерживают в ГИБДД.

Методика размещения дорожных камер обсуждалась вчера на проектом комитете **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Документ разработал Российский дорожный научно-исследовательский институт вместе с **Росавтодором**, госкомпанией «Автодор» и ГИБДД. Первую версию представили еще в августе, вчера рассматривалась доработанная редакция.

Документ представляет собой компиляцию действующих требований ГОСТа, правил дорожного движения и содержит ряд их уточнений. Основным интересом представляют правила предупреждения водителей об автоматических комплексах фиксации нарушений. Стационарная камера, напомним, обозначается табличкой «Фотовидеофиксация» и может применяться в сочетании с другими знаками («Ограничение скорости», «Светофорное регулирование», «Пешеходный переход», «Остановка запрещена» и т. д.). Передвижные камеры будут обозначены такой же табличкой, но переносной на желтом фоне: в населенном пункте — за 50–100 м до зоны контроля, вне населенного пункта — за 150–300 м.

Перед въездом в населенный пункт, где установлено более 1 тыс. камер (всех видов), достаточно поставить лишь одну предупреждающую табличку. Такая норма появилась в новой редакции методики по инициативе правительства Москвы (в столице действует система более чем из 2 тыс. камер). Глава Бурятии Алексей Цыденов предложил снизить порог до 100 комплексов. Правильнее ориентироваться на соотношение числа камер к количеству жителей, считает глава общественного совета **Минтранса** России Михаил Блинкин. «Давайте этот порог понизим,— предложил вице-премьер **Максим Акимов**.— Сложно представить населенный пункт, который может себе позволить 100 камер, но при этом не имеет широкополосного интернета. Смысл этих табличек только один — альтернативный способ уведомления водителей. Давайте избавимся от лишних затрат». «Есть предложение вообще уйти от этой цифры,— вмешался в обсуждение заместитель главы ГИБДД России Олег Понарьин.— Наши братья-белорусы ставят знак только перед началом населенного пункта, и этого достаточно». «Предложение это мы внесли в методику, потому что ГИБДД настаивала, что без табличек нельзя,— говорил вице-мэр Москвы Максим Ликсутов.— Если есть интернет, давайте вообще не будем их ставить. Никому эти таблички не нужны. Столб, на котором их ставят, нужно красить и тратить деньги. Лучше на камеры потратить».

Отказываться от табличек на въездах в города нельзя, настаивал первый замглавы **Минтранса** **Иннокентий Алафинов**: «Мы должны приучить водителя соблюдать правила, он должен быть проинформирован о том, что его могут наказать. Если мы из-под этого правила, по сути, выведем все города, то получим снова негатив со стороны водителей».

Алексей Цыденов напомнил про поручение президента в июле: любая камера на дороге должна быть обозначена в «информационных системах», и если это условие не выполняется, штраф выноситься не может. **Максим Акимов** предложил создать механизм, при котором ГИБДД не сможет вынести постановление с помощью не обозначенной в информационной системе (интернет-ресурсы, навигационные системы) камеры. «Этой всей партизанщины с выскакиванием из кустов больше не будет, будет корректное взаимодействие технических средств и водителя для профилактики

правонарушения»,— заявил господин **Акимов**, предложив внести изменения в методику в течение двух дней.

Публикация мест установки камер в сети и навигационных программах не может подменять предупреждение водителей с помощью знаков, уверен первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «Оба этих способа должны дополнять друг друга, но не исключать,— считает он.— Когда-нибудь мы придем к тому, что все водители будут законопослушные и их предупреждать не надо будет, но пока об этом рано говорить». Знаки не должны подменяться сведениями из интернета, считает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман: «Навигатор к делу об обжаловании штрафа не пришьешь в отличие, например от видеозаписи регистратора, на которой видно, что предупреждающий знак на дороге отсутствует».

<https://www.kommersant.ru/doc/4164264>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2019.11.20; ОПЕРАТОР WI-FI ПОДКЛЮЧИЛСЯ К ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЮ; «МАКСИМАТЕЛЕКОМ» ПОСТАВИТ СЕРВЕРЫ ДЛЯ СИСТЕМЫ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ

Московская мэрия провела закупку серверов для вычислительных ресурсов создающейся в столице системы распознавания лиц по картинкам с видеокамер. Контракт на 1,15 млрд руб. выиграла компания «МаксимаТелеком», основной бизнес которой — системы Wi-Fi в метро Москвы и Санкт-Петербурга. Вопрос точности распознавания пока остается открытым, предупреждают эксперты.

Поставщиком серверов для обеспечения вычислительных ресурсов системы видеоаналитики, которая создается правительством Москвы, станет компания «МаксимаТелеком», следует из информации на портале госзакупок. О том, что АО «Электронная Москва» объявило конкурс на поставку серверов, устройств обработки данных и компьютеров, оснащенных графическими ускорителями американского производителя Nvidia, на 1,2 млрд руб., «Ъ» сообщил 8 ноября. Согласно техническому заданию, общая емкость закупаемого оборудования составит около 9 петабайт. «МаксимаТелеком» предложила исполнить контракт за 1,15 млрд руб. Другие участники конкурса — системный интегратор Tegrus (входит в группу Merlion) и разработчик систем хранения данных НПО Ваит — предлагали исполнить контракт за 1,17 млрд руб. и 1,16 млрд руб. соответственно.

О том, что столичные власти намерены провести конкурс на создание системы распознавания лиц на базе видеокамер наблюдения в Москве, заявлял в мае 2019 года мэр Сергей Собянин на совещании у президента РФ Владимира **Путина**. Функция тестировалась в Москве с 2017 года на 1,5 тыс. камер. Эксперимент был признан успешным: МВД с ее помощью удалось задержать 200 преступников. Сейчас система видеонаблюдения в Москве насчитывает более 175 тыс. камер, сообщили ранее в департаменте информационных технологий (ДИТ) Москвы. «Одна из задач системы — обеспечение безопасности горожан. Уже сейчас она помогает расследовать порядка 70% правонарушений»,— сообщили в пресс-службе ДИТ. В числе задач также отслеживание транспортных потоков, контроль за уборкой города, благоустройством, освещением, размещением рекламных конструкций и строительством социальных объектов. Ранее источники «Ъ» сообщали, что в первую очередь к системе видеоаналитики подключат общественный транспорт, видеокамеры метрополитена и вокзалов.

«МаксимаТелеком» известна прежде всего как оператор сетей Wi-Fi в метро Москвы и Санкт-Петербурга, а также «Аэроэкспрессах» и пригородных электричках Подмосковья. Ее мажоритарные акционеры — Сергей Асланян и Алеко Крихели. «Участие в крупном проекте цифровизации городского пространства — логичный этап в развитии нашего бизнеса»,— заявил «Ъ» гендиректор компании Борис Вольпе. Основной задачей «МаксимаТелеком» по итогам конкурса будет установка оборудования и интеграция его в текущую систему городского видеонаблюдения, сама компания не получит к ней доступ, уточняет ее представитель. Для компании выход на перспективный рынок видеонаблюдения — возможность найти новые источники дохода и диверсифицировать бизнес, считает гендиректор «ТМТ Консалтинг» Константин Анкилов. «Очевидно, что

рынок публичного Wi-Fi в двух городах имеет ограниченные ресурсы для роста»,— констатирует он.

В бюджете Москвы на 2019 год на городскую систему видеонаблюдения выделено 7,5 млрд руб., еще 6 млрд руб. заложено на общегородские центры обработки данных (ЦОД). В таком ЦОД и будет размещено закупаемое оборудование, уточняют в ДИТ. На сайте АО «Электронная Москва» указаны адреса двух таких объектов в Москве: ЦОД «Нагорная» и ЦОД «Нижегородский». Их общая мощность составляет 7,8 МВт, а емкость рассчитана на 373 стойки. По оценке гендиректора сети дата-центров 3data Ильи Халы, закупаемое оборудование потребует 30–50 стандартных серверных стоек.

Даже с учетом серьезных инвестиций выстроить высокоточную систему видеонаблюдения в Москве будет нелегко, предупреждает руководитель группы машинного обучения «Инфосистемы Джет» Николай Князев. «Распознать одного человека, который прямо смотрит на близко стоящую камеру, довольно просто, и тут качество всех систем далеко за 99%. Однако в толпе появляется большое количество людей, у которых лицо скрыто, закрыты глаза, длинные волосы, загораживающие лицо»,— поясняет эксперт, добавляя, что как будет работать система в таких условиях — пока неизвестно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164152>

ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ДЕНИСОВА; 2019.11.20; ДИАМЕТРЫ ИННОВАЦИЙ

В конце ноября Москва планирует открыть первые две линии Московских центральных диаметров. В столице, по сути, появится новый вид транспорта, сопоставимый с метро по скорости и комфорту. Какие ноу-хау лежат в основе транспортного развития Москвы?

В Московской агломерации живет более 20 млн человек. Ее площадь – 26 000 кв. км: это не только Москва и часть Московской области, но и приграничные районы Смоленской, Тверской, Ярославской, Владимирской, Тульской и Калужской областей, писал урбанист, соавтор исследования «Агломерации. Мир > Россия > Москва» Александр Акишин в Strelka Mag.

Для сравнения: в крупнейшей агломерации Токио живет 37 млн человек, а ее площадь примерно в 2,5 раза меньше, чем Московской агломерации. В агломерации Пекина, занимающей 16 000 кв. км, – почти 20 млн человек.

К 2030 г., по прогнозу Росстата, население Московской агломерации превысит 22 млн человек.

«Чем меньше времени человек проводит в дороге к месту работы или учебы и обратно, тем выше его экономический потенциал, производительность труда, тем лучше работает экономика, тем лучше чувствует сам себя человек», – говорил мэр Москвы Сергей Собянин (цитата по mos.ru). Любые правильные и своевременные решения в сфере развития агломераций могут провалиться, если транспортная система не поспевает за расширением города, писал Акишин. Создание сбалансированной системы городского транспорта, которая может предложить приятное путешествие и на автобусе, и на метро, – глобальный тренд, отмечают аналитики PwC в отчете «Качество жизни. Проекты для лучшего города».

Уже несколько лет основа взаимоотношений между ТМХ и Московским метрополитеном – контракты жизненного цикла, по которым производитель отвечает за сервис и ремонт подвижного состава, отмечает заместитель гендиректора ТМХ Артем Леденев. А город может сосредоточиться на главном – комфортных и безопасных перевозках пассажиров, удобном графике движения, писал в Twitter мэр Москвы Сергей Собянин. Аналогичные контракты заключаются при организации поставок трамваев «Витязь-Москва».

Москва занимает 5-е место среди мировых столиц по пассажиропотоку в год (см. врез). Седьмое – по среднему числу поездок на одного жителя в год. Больше двух третей москвичей постоянно пользуется общественным транспортом (население Москвы в 2018 г. – 12,5 млн человек), подсчитывал столичный департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. С 2010 по 2018 г. число пассажиров в Москве выросло на 9% – это 460 млн новых пассажиров. В прошлом году они совершили 5,6 млрд поездок. К 2024 г. благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры

пассажиропоток в пригородном сообщении Московского региона увеличится на 100 млн человек до 850 млн человек в год, прогнозирует **Минтранс**.

Поехали!

В 2018 г. Москва вошла, по оценке McKinsey & Company, в десятку мегаполисов мира по удобству и эффективности городского транспорта. Большие позитивные перемены в сфере общественного транспорта – бесспорный факт, говорит Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ. Среди таких изменений он перечисляет самый большой в истории города прирост сети и количества станций метрополитена, ввод Московского центрального кольца (МЦК), ожидаемый в ближайшее время запуск первых линий Московских центральных диаметров (МЦД), реформу системы маршрутов, масштабное обновление парка и цифровизацию наземного общественного транспорта. Москва реализует комплексный подход в развитии общественного транспорта и могла бы стать моделью для других городов, говорит Артем Леденев, заместитель генерального директора компании «Трансмашхолдинг» (ТМХ), которая производит электропоезда «Иволга», поезда метро «Москва» и трамваи «Витязь-Москва».

К 2023 г. в Москве планируется завершить формирование единой интегрированной транспортной системы, говорил в июле 2019 г. заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. Важно создать единый транспортный контур, объединяющий все виды городского транспорта, рассказывал ранее руководитель департамента строительства Москвы «Ведомости&» Андрей Бочкарев. Кроме дорожной сети единая система объединит метро, железные и автомобильные дороги: протяженность столичного метро и МЦК составит более 555 км, указывал Собянин в Twitter (в 2018 г. протяженность только метро составляла 440 км). Железных дорог – более 440 км. Между ними будет 123 пересадки. Общая протяженность рельсового транспорта в столице составит около 1000 км. У пассажиров появится больше вариантов для выбора оптимальных маршрутов, говорил Бочкарев.

Меняется все – от городских маршрутов до технического оснащения городского транспорта. Москвичи уже привыкли к WiFi в метро, научились пользоваться пересадочными узлами и каршерингом, оценили преимущества инновационных поездов и трамваев.

Изменилась и сама логика организации транспортного сообщения. Много лет главными магистралями столицы были кольца (Бульварное, Садовое, Третье транспортное кольца, Московская кольцевая автомобильная дорога, кольца подземки). Но теперь благодаря интеграции железных дорог в систему общественного транспорта можно проехать сквозь город «от края до края», говорит Артем Леденев из ТМХ. Проект МЦД объединит формат пригородных электричек и метро. Пять диаметров свяжут Москву с отдаленными районами. В Москве уже сегодня самая высокая плотность железнодорожного транспорта среди мировых мегаполисов, участвовавших в исследовании, указывала PwC в отчете «Качество жизни. Проекты для лучшего города».

По новым рельсам

Два первых диаметра протяженностью 132 км – МЦД-1 (D1) «Белорусско-Савеловский» и МЦД-2 (D2) «Курско-Рижский» – откроются уже в конце ноября 2019 г.

В столице, по сути, появится новый вид транспорта, сопоставимый с метро по скорости и комфорту, писал в Twitter Собянин. Первые диаметры улучшат транспортное обслуживание свыше 4 млн жителей Москвы и Подмосковья, говорил Хуснуллин. На диаметрах будет создано более 900 000 новых пассажирских мест в сутки, а интервалы движения составят 5–6 минут в часы пик.

Развитие рельсового транспорта – один из приоритетов Москвы. Мегапроекты, связанные с железными дорогами, разгружают автомобильные дороги, делают экологию Москвы лучше и выгодны в целом для города, объяснял Собянин.

Первые диаметры будут включать 57 станций (постепенно их число возрастет до 66), с 19 из них можно будет пересесть на метро, МЦК (позднее – с 27) и радиальные направления железной дороги. По первому диаметру из Одинцова в Лобню можно доехать за 87 минут. По второму – из Нахабина в Подольск – за два часа.

Со стартом первых двух диаметров пассажиропоток на отдельных станциях МЦД вырастет на 15%, говорил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. К 2025 г. благодаря перераспределению потоков и увеличению емкости поездов – уже на 70%, по подсчетам Института Генплана Москвы.

Все пять диаметров общей протяженностью 375 км со 182 станциями должны заработать в 2025 г. Они позволят сэкономить до 50% времени при поездке по городу.

Со временем на станциях центральных диаметров, пересекающихся с другими видами транспорта, появятся транспортно-пересадочные узлы. У пассажиров благодаря диаметрам появится большое количество альтернативных маршрутов и они смогут выбирать оптимальные пути следования, сообщил Институт Генплана Москвы.

Обслуживать центральные диаметры будет 39 поездов «Иволга»: 24 шестивагонных и 15 семивагонных составов (в таком одновременно может ехать 2267 человек). Эти поезда, рассказывает заместитель гендиректора ТМХ по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов, предназначены для эксплуатации на городских линиях с большим пассажиропотоком, предполагающим короткие и частые остановки. Для этого у поезда расширенные до 140 см дверные проемы, сквозной проход между вагонами, множество разноуровневых поручней с зонами теплого покрытия. В вагонах есть WiFi, USB-розетки, крепления для велосипедов, системы поддержки микроклимата, обеззараживания воздуха и автоматического мониторинга содержания углекислого газа. Освещение в вагонах меняется в зависимости от времени суток: утром помогает проснуться яркий свет, а вечером светит мягкий и успокаивающий.

«Иволга» оборудована цифровой системой управления и диагностики. Это надежный и безопасный поезд, который сам в режиме реального времени контролирует десятки параметров», – сообщил департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Метро как мегапроект

Метро – самый популярный в мире транспорт: ежедневно им пользуется 155 млн человек более чем в 50 странах мира. Это в 34 раза больше числа авиапассажиров. При этом москвичи – самые лояльные пассажиры метрополитена в мире по версии международного объединения метрополитенов CoMet. Они чаще других рекомендуют поездки на метро, а не на другом виде транспорта.

С 2017 г. в московском метро появились поезда нового типа – «Москва» (сейчас их свыше 160). Они ездят плавно и тихо, обладают хорошей шумо- и теплоизоляцией, сообщил портал мэра Москвы mos.ru. В «Москве», как и в «Иволге», есть сквозной проход через все вагоны, широкие проемы со световыми и звуковыми индикаторами. В вагонах установлены поручни с теплым покрытием, сенсорные мониторы, интерактивные карты, USB-розетки.

А с этого года в метро ездит усовершенствованная модель «Москвы» – «Москва-2019». Эти поезда имеют плавный ход и звукоизоляцию. А асинхронный тяговый привод в поездах новой серии экономит до 30% электроэнергии.

Трамваи возвращаются

«Рельсовая триада» – железнодорожные линии в смешанном пригородно-городском сообщении, метрополитены, трамваи – с легкой руки немецких транспортных планировщиков и сити-менеджеров стала считаться магистральным путем к устойчивой мобильности городов», – рассказывает Блинкин.

До недавнего времени Москва шла против этого тренда. В 1990–2000 гг. в городе было «закатано в асфальт» около 1/3 общей протяженности трамвайных линий, говорит Блинкин, но в последние годы трамваи стали возвращаться. В центре, на северо-востоке, востоке, юго-востоке и юге города курсируют трамваи «Витязь-Москва». Сейчас на городских маршрутах работает уже более 300 трамваев «Витязь-Москва» (это половина действующего трамвайного парка, указывал Собянин в социальных сетях), еженедельно они перевозят свыше 2 млн пассажиров. «В ближайшие 3–4 года полностью заменим все старые трамваи на современные «Витязи». Это совсем другой уровень комфорта: в них больше места, они значительно тише обычных, оборудованы климат-контролем и приспособлены для перевозки маломобильных пассажиров», – писал Собянин в Twitter.

Трехсекционные низкопольные трамваи «Витязь-Москва» могут перевозить в 1,5–2 раза больше пассажиров, чем трамваи предыдущих поколений и модификаций, говорится в сообщении мэрии Москвы. В этих трамваях 60 мест для сидения, при этом в каждом вагоне шесть дверей, что позволяет сократить время посадки и высадки пассажиров на 40%. Длина трамваев – 27,5 м, ширина – 2,5 м, скорость – 75 км/ч. Срок эксплуатации трамваев «Витязь-Москва» по контракту жизненного цикла составляет 30 лет. 11 ноября мэрия Москвы и ТМХ сообщили, что подписали соглашение, предусматривающее создание для производства трамваев технопарка на базе Краснопресненского трамвайного депо. Кроме того, к 2025 г. в Москве планируется построить 48 км «быстрых» трамвайных путей, а к 2035 г. – 175, говорит представитель столичного стройкомплекса.

<https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2019/11/20/816529-diametri-innovatsii>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.11.19; НЕПУТЁВЫЕ ЛИСТЫ

Каждый день таксисты обязаны проходить предрейсовый медицинский осмотр. Однако, как выяснила «РГ», таксопарков в городе, соблюдающих эту норму, - по пальцам пересчитать. Почему перевозчики практически поголовно нарушают закон и можно ли решить эту проблему?

...Юсуф С. работает в Москве на такси уже больше десяти лет. И каждый день, выходя на линию, первым делом проверяет, при себе ли путевой лист. Это главный документ, который у него спросят на дороге при любой проверке. Заверен он печатями и подписями врача и механика - людей, которые тем самым гарантируют, что водитель сел за руль здоровый и трезвый, а автомобиль у него полностью исправен. «На самом деле все эти десять лет никто ничего не проверяет, - рассказывает Юсуф. - Если бы я делал все по правилам, то в год платил бы за это 40 тысяч рублей. С моими доходами не могу позволить себе такие расходы. Таксопарки тоже тратиться не хотят. Поэтому нам просто выдают путевые листы заранее заполненными».

Врач и механик могут быть как штатными работниками таксопарка, так и работать на выезде - например, приезжать на осмотры на несколько часов, а потом работать в другом месте. Но лицензия на этот вид деятельности у них обязана быть. Если компания маленькая, водители могут проверяться в таксопарке покрупнее, заранее заключив договор. Еще один вариант - обратиться в специальную контору, где ИП и небольшие фирмы могут получить те же услуги. В Москве таких фирм несколько десятков, все они пользуются бешеной популярностью. Пробую позвонить в одну из них, узнать, можно ли получить путевой лист. «Заключаете договор, приобретаете путевые листы, медик и механик ставят печати и подписи на месяц вперед, все журналы учета тоже будут заполнены. Будет видимость, что вы регулярно каждое утро приезжаете на осмотр. Реально ехать никуда не нужно», - без стеснения детально отвечает на вопрос оператор сайта gazreshenie-na-taksi.ru. Цена, что называется, вполне доступная - за годовой договор 10 тысяч рублей. Это оптом. Напомню, реальная услуга стоила бы раза в четыре дороже. Звоню еще в одну контору, представляюсь индивидуальным предпринимателем. Тут продажа в розницу - 50 рублей за один путевой лист. Спрашиваю: можно не ехать лично, а получать документы по почте? «Приезжайте, поговорим», - осторожно отвечают на сайте putevye-listy.ru, намекая, что не проблема. Итог и других звонков оказался примерно одинаковым: прямо или косвенно на другом конце провода говорили, что листы можно получить, даже не засветившись на приеме у врача.

Эксперты оказались в курсе этой ситуации. Они уверены, что давно устарел сам принцип выдачи этих документов и отрасль нуждается в серьезных переменах. «У нас совершенно архаичный порядок получения путевых листов, унаследованный от СССР. Пора признать, что этот рынок никак не контролируется. Все эти листы со штампами - филькины грамоты в наш век цифровых технологий», - считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. «Выдача путевых листов превратилась в прибыльный криминальный бизнес - не только в Москве, но и по всей стране. Тех, кто реально проходит все проверочные процедуры, единицы», - рассказал «РГ» глава транспортного комитета Московской торгово-промышленной палаты Богдан Коношенко.

Отчаявшись найти хоть кого-нибудь, кто действительно проводит осмотры, как того требует закон, решаю позвонить агрегаторам. Путевые листы совсем не их забота - но должны же они думать о безопасности пассажиров! «Нам остается только надеяться, что перевозчики ответственно относятся к своей работе и регулярно проходят все проверки», - ответили «РГ» в пресс-службе агрегатора «Везет». Еще десяток звонков - и, кажется, успех! В одной из фирм сообщили, что проводят осмотры строго по закону, и пригласили на экскурсию в одно из отделений в подмосковной Балашихе. Что ж, едем смотреть. Услуги предоставляет компания «Добрый путь», используя в качестве посредника сервис Med point 24. В кабинете осмотра небольшая очередь из таксистов, врача нет. А где же медик? «Личное присутствие врача не обязательно, он осматривает водителя дистанционно, с помощью камеры», - говорит гендиректор фирмы Светлана Розова. За компьютер, подключенный к системе, садится таксист Олег Леонов. После ввода личных данных ему измеряют давление. Потом программа просит подышать в алкотестер. Последний этап - комплекс вопросов с выбором ответа. Если у водителя болит голова, сердце или даже зуб, то можно нажать на соответствующую клавишу. Вердикт: к рейсу не допущен, слишком высокое давление. «Действительно, плоховато себя чувствую, пожалуй, на линию не выйду, отдохну денек», - принимает решение Леонов. У других водителей, прошедших следом за ним осмотр, оказалось все в порядке. Аппарат выдал им небольшой талон, напоминающий старый автобусный билет. На нем - время прохождения осмотра и имя выдавшего его врача. Вот его и вклеивают таксисты в свой путевой лист. Такой осмотр в Москве и области можно пройти в 24 пунктах.

Преимущества дистанционного метода очевидны - можно выбрать ближайший пункт и сэкономить время. Но насколько законен такой осмотр? В «Яндекс.Такси», где недавно его тоже начали применять, это пилотный проект, работающий в тестовом режиме. Участие в нем для водителей - дело сугубо добровольное. «Законом такая форма получения путевого листа не предусмотрена, наши водители за участие в проекте получают бонусы. В сентябре подобный осмотр в столице прошли уже более 3,5 тысячи таксистов», - говорят в пресс-службе компании. Чтобы технология заработала в полной мере, нужно как можно скорее ввести электронные путевые листы, уверены в «Яндексе». После оформления такой документ отправляется в облачное хранилище, и сотрудники ГИБДД легко могут проверить его по электронной базе. Для водителей это серьезная экономия времени, а для АЗС, где дислоцируются пункты, - дополнительное привлечение клиентуры.

Богдан Коношенко тоже поддерживает дистанционные осмотры: «В стране принят закон о телемедицине - дистанционно можно руководить даже операциями. Почему же тогда нельзя пройти на расстоянии медицинский медосмотр? Получается, что все, кто использует его сейчас в такой форме, нарушают закон». А технический контроль, по словам эксперта, стоит вообще отменить. Ведь норма принималась тогда, когда на дорогах были только «волги» и «жигули» с их частыми поломками. Современные же машины не такие капризные, им столько внимания им и не требуется.

Найти же таксопарк, где до сих пор держат в штате медика, реально каждый день проверяющего водителей, оказалось крайне непросто. Я, в частности, обнаружил лишь один - «Таксовичкоф». По словам операционного директора Ильи Байко, у них таксисты каждый день за 15-20 минут до рейса проходят в кабинет медика, и он лично проводит все проверки. Далее машину осматривает механик. После окончания смены следует еще один круг проверок, и лишь после этого водитель сдает машину и ключи. Правда, убедиться самим, так ли это, корреспондентам «РГ» не удалось - поприступить на самой проверке нам не разрешили.

<https://rg.ru/2019/11/19/pochemu-bolshinstvo-taksistov-ne-prohodiut-predrejsovyj-medosmotr.html>

ТАСС; 2019.11.19; ЭКСПЕРТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТНУЮ ДОКУМЕНТАЦИЮ ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В ЮГРЕ

Управление автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа - Югры заключит контракт с АО «Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург» на выполнение

инженерных изысканий и разработку проектной документации по строительству второго мостового перехода через реку Обь около Сургута. Стоимость контракта превысит 280,1 млн рублей, сообщается в документах на портале госзакупок.

Существующий мост через Обь в районе Сургута является единственным, обеспечивающим автотранспортное сообщение промышленно развитого ХМАО с другими территориями Уральского федерального округа и России в целом. Перегруженность моста превышает нормативный показатель в 2,5 раза. Как сообщал ТАСС директор департамента дорожного хозяйства и транспорта Югры Константин Гребешок, возвести второй мост планируется к 2024 году. По его словам, на проект, предположительно, будет затрачено порядка 40 млрд рублей.

«Контракт заключается с АО «Институт Гипростроймост - Санкт-Петербург», - говорится в протоколе рассмотрения заявки на участие в конкурсе в электронной форме.

Согласно документу, на конкурс поступила заявка только от «Института Гипростроймост - Санкт-Петербург», в результате конкурс был признан несостоявшимся. Федеральное законодательство в таком случае позволяет заключить контракт с единственным участником. Как уточняется в протоколе, стоимость контракта составит чуть более 280,1 млн рублей. Компания обязана провести инженерные изыскания и разработку проектной документации до 20 декабря 2020 года. «Срок выполнения работ включает в себя получение положительных заключений государственных экспертиз и положительного заключения о проверке достоверности определения сметной стоимости», - поясняется в конкурсной документации.

В октябре 2019 года генеральный директор тюменской компании «Мостострой 11» Николай Руссу сообщил ТАСС, что организация не планирует участвовать в разработке проектной документации. По его словам, это связано с тем, что имеющиеся у компании институты не справятся с работой. При этом он не исключил, что «Мостострой 11» будет участвовать в изысканиях и строительстве объекта.

Строительство моста на этом участке Оби обсуждалось с 2012 года, но переносилось из-за высокой стоимости. Сейчас его планируется строить как объект федерального значения. Мост станет частью федеральной трассы «Тюмень - Сургут - Новый Уренгой - Надым - Салехард». По данным региональных властей, ожидается, что длина основного моста через реку Обь составит 1,6 км, протяженность дорожной части - почти 44 км.

<https://tass.ru/ural-news/7153341>

ТАСС; 2019.11.19; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ

Строительство мостового перехода через реку Вилюй в Якутии, который войдет в состав одноименной трассы, начнется в 2021 году, сообщил во вторник ТАСС депутат Госдумы Федот Тумусов.

«Я получил ответ **Минтранса** на свой депутатский запрос о строительстве моста через реку Вилюй рядом с селом Верхневилуйск. Речь идет о 660-м километре трассы «Вилюй». Уже сейчас будет объявлен тендер, и в конце 2020-начале 2021 года строительство моста будет начато. При наших расстояниях, при трудностях северного завоза и обмелении Лены мосты не просто удобство, мосты - это необходимость», - сказал Тумусов.

Строящаяся федеральная автотрасса «Вилюй», на которой будет возведен мост, должна соединить Якутию и Иркутскую область. Длина магистрали составит до 3 тыс. км. В настоящее время существуют участки будущей трассы от Тулуна до Усть-Кута. Это главная транспортная магистраль западной части региона, которая связывает населенные пункты западной Якутии и крупнейшие на Дальнем Востоке месторождения нефти и газа, алмазоносные районы со столицей региона.

Как говорится в ответе **Минтранса** России (копия документа есть в распоряжении ТАСС), правительством РФ одобрены предложения **Минтранса** России по строительству мостового перехода через реку Вилюй на км 660 автодороги А-331 «Вилюй» Тулун - Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутск. Проектные и изыскательские работы для строительства моста должны быть проведены в 2020-2021 годах.

Строительство моста через реку Вилюй включено в госпрограмму «Развитие транспортной системы».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-mosta-cerez-reku-viluj-v-akutii-nacnut-v-2021-godu---deputat>

ТАСС; 2019.11.19; В МАРШРУТНУЮ СЕТЬ ПОЕЗДОВ ИЗ КРЫМА ПЛАНИРУЮТ ВКЛЮЧИТЬ КИСЛОВОДСК, МУРМАНСК И ЕКАТЕРИНБУРГ

Компания «Гранд сервис экспресс» рассматривает возможность включения в 2020 году городов Юга России, а также Мурманска и Екатеринбурга в маршрутную сеть железнодорожных поездов, которые запустят в Крым в декабре. Об этом сообщили журналистам во вторник в пресс-службе главы Республики Крым Сергея Аксенова по итогам встречи с руководством предприятия.

«Компания-перевозчик планирует увеличить число маршрутов. По словам директора «Гранд сервис экспресса» Александра Ганова, прорабатывается маршрут, который свяжет Кисловодск и Краснодар с городами республики. Кроме того, к курортному сезону планируется открыть новые маршруты в Крым из Екатеринбурга и Мурманска. Также появятся поезда в Феодосию и Евпаторию», - говорится в сообщении.

Первый поезд из Санкт-Петербурга в Севастополь отправится 23 декабря, время в пути составит 43,5 часа, а 24 декабря отправится первый поезд из Москвы в Симферополь, время в пути которого должно составить 33 часа. Первым по Крымскому мосту пройдет поезд из Санкт-Петербурга. Стоимость билетов - от 2966 рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-marsrutnuu-set-poezdov-iz-kryma-planiruut-vklucit-stavropol-murmansk-i-ekaterinburg>

ТАСС; 2019.11.19; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРЕСАДОЧНОГО УЗЛА В УДМУРТСКОЙ МОЖГЕ ПРЕВЫСИТ 300 МЛН РУБЛЕЙ

Стоимость работ по созданию нового транспортно-пересадочного узла в городе Можга, который построят совместно с «Российским железными дорогами» (РЖД) на месте одного из старейших зданий железнодорожного вокзала в Удмуртии, составит более 300 млн рублей, следует из распоряжения, опубликованного во вторник на сайте правительства региона.

Осенью прошлого года стало известно, что новый узел будет построен в Можге совместно с РЖД. Решение приняли по итогам рабочей встречи главы Удмуртии Александра Бречалова и начальника Горьковской железной дороги Анатолия Лесуна.

«В соответствии с положительным заключением о проверке достоверности определения сметной стоимости строительства объекта, сметная стоимость строительства составляет 318,3 млн рублей», - говорится в распоряжении.

В пресс-службе главы и правительства региона ранее сообщали, что работы по строительству планируют завершить к 2021 году, их стоимость не озвучивалась. При этом в пресс-службе ижевского региона ГЖД уточняли, что новый узел будет отстроен заново, планируется, что он расположится на другой стороне от старого вокзала, для того чтобы оба продолжали работу.

<https://tass.ru/ekonomika/7153671>

ТАСС; 2019.11.19; «ИРАЭРО» НАЧАЛА ПОЛЕТЫ ИЗ САРАТОВСКОГО ГАГАРИНА В СОЧИ И ЕКАТЕРИНБУРГ

Сразу два новых направления - в Сочи и Екатеринбург - открылись во вторник в саратовском аэропорту Гагарин, сообщает пресс-служба аэропорта.

«Сегодня из международного аэропорта Гагарин отправился первый рейс авиакомпании «ИрАэро» по маршруту Саратов - Сочи. «ИрАэро» приступает также к выполнению полетов в город Екатеринбург», - говорится в сообщении.

В Сочи самолеты теперь будут летать два раза в неделю по вторникам и субботам. В аэропорт Кольцово в Екатеринбург - по средам и пятницам. Вылететь из Екатеринбурга в Саратов можно будет во вторник и четверг.

Самолеты из Гагарина также летают в Москву и Санкт-Петербург, Симферополь, Сургут, Минеральные воды и Дубай.

Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7149373>

КОММЕРСАНТЬ ЭКОНОМИКА РЕГИОНА; 2019.11.20; БЫЛИ БЫ МЕРЫ, А ТУРИСТ НАЙДЕТСЯ; АВИАСООБЩЕНИЕ

Петербург ожидает увеличения туристического потока в ближайшие годы: этому послужат введение электронных виз с октября нынешнего года, а также обсуждаемый режим открытого неба в Петербурге, который может существенно либерализовать авиасообщение с регионом. В государственных мерах, стимулирующих въездной туризм в город, а также в их эффектах на бизнес разбиралась корреспондент ВГ Яна Войцеховская. По итогам 2019 года турпоток в Северную столицу может вырасти на 10–15% по сравнению с 8,2 млн человек, посетившими город в прошлом году, отмечают в комитете по развитию туризма. Это произойдет на фоне ввода режима электронных виз, доступного для оформления в 53 государствах и начавшего действовать в Петербурге и Ленобласти с 1 октября 2019 года.

Согласно установленным требованиям, электронная виза будет действовать 30 дней с момента ее оформления и давать право пребывать в России не более 8 суток. И если в среднем количество дней, проведенных туристами в Петербурге, ранее составляло 3–5 суток, то сейчас чиновники рассчитывают увеличить их до 6–7 суток. На сегодняшний день заявки на электронные визы подали более 11 тыс. человек, сообщили в комитете. В Петербург по электронным визам прибыли уже примерно 900 гостей. Больше всего заявок поступает от граждан Эстонии, Латвии, Финляндии, Германии, Ирана и Венгрии.

И неба мало

Помимо электронных виз, петербургский аэропорт Пулково, построенный по концессии и управляемый ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС), обсуждает с федеральными властями параметры введения седьмой и пятой свобод воздуха, что позволит привлечь в аэропорт европейские лоукостеры и ускорить рост пассажиропотока. Эксперты считают, что либерализация авиарынка позволит аэропорту Пулково конкурировать с воздушными гаванями Копенгагена, Осло и Хельсинки, имеющими пассажиропотоки в 1,5–2 раза больше.

Однако режим открытого неба может быть введен с существенными ограничениями, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на иностранным перевозчикам могут разрешить летать из Пулково минимум за 200 км от пунктов прибытия российских авиакомпаний в целях защиты интересов отечественных перевозчиков. Таким образом, условия по каждому из направлений могут включать полеты во вторые аэропорты городов и другие населенные пункты, помимо столицы. Петербург — сезонное направление, и летом на нем будут работать все авиакомпании, но зимой они будут уходить, а отечественные «Аэрофлот» и «Россия» уйти не смогут, сообщил «Ъ» источник в российской авиакомпании. Таким образом, летом наши перевозчики недополучат прибыль, а зимой будут нести убытки. Тем не менее правительство Петербурга (владеет блоком в авиакомпании «Россия») и источники «Ъ» в ВВСС не раз подчеркивали, что российские авиакомпании не развивают маршрутную сеть из Пулково активно. Против ограничения режима открытого неба высказывались также в Российском союзе туристической индустрии, подчеркивая, что рост конкуренции позволит снизить цены на авиабилеты для жителей не только Петербурга, но и других городов России.

Пятая свобода дает право иностранным авиакомпаниям при полете из своей страны брать пассажиров и грузы при посадке в РФ для перевозки в третью страну. Седьмая свобода позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки

в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж).

По информации “Ъ”, аэропорт подготовил маршрутную сеть с полетами в 33 страны, но **Минтранс** пока одобрил только треть направлений — по остальным продолжаются консультации. В ВВСС сообщили, что финальный список стран, которые войдут в режим открытого неба, будет утвержден к 1 декабря 2019 года. Список практически полностью состоит из европейских стран, включая Бельгию, Болгарию, Великобританию, Грецию, Германию, Ирландию, Исландию, Испанию, Италию, Люксембург, Македонию, Мальту, Нидерланды, Польшу. Кроме того, в него вошли Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Чехия, Швейцария, Финляндия, Франция, страны Балтики и Скандинавии, а также Израиль и Кипр. Пока что управляющая компания аэропорта получила заявки на полеты от трех европейских лоукост-перевозчиков: ирландская Ryanair, венгерская Wizz Air, британская EasyJet. Благодаря статусу открытого неба Пулково может к 2025 году увеличить пассажиропоток на 75%, до 35 млн человек, предполагают в ВВСС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4163514>

ТАСС; 2019.11.19; «АЗИМУТ» ПОЛУЧИТ ОТ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ 972 МЛН РУБЛЕЙ СУБСИДИИ НА ВНУТРЕННИЕ АВИАРЕЙСЫ

Власти Ростовской области будут ежегодно в течение трех лет направлять из областного бюджета 324 млн рублей авиакомпании «Азимут» на развитие внутрироссийский перевозок, сообщила во вторник пресс-служба главы регионе.

«Совместно с компанией «Азимут» мы запланировали большую программу по развитию внутрироссийских авиаперевозок. На их субсидирование только областной бюджет будет ежегодно направлять 324 млн рублей. Благодаря бюджетной поддержке в этом году из аэропорта Платов появились рейсы в Сочи, Минеральные Воды, Махачкалу, Самару, Казань, Волгоград, Грозный, Нижний Новгород, Калининград, Астрахань», - приводятся в сообщении слова губернатора Василия Голубева.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе авиаперевозчика, программа субсидий запланирована на три года и направлена на развитие региональных перевозок. «Азимут» в течение трех лет ежегодно будет получать из бюджета области по 324 млн рублей, таким образом в целом за этот период сумма составит 972 млн.

По данным авиакомпании, в прошлом году власти Ростовской области также поддерживали развитие региональных авиаперевозок в рамках постановления российского правительства о предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление внутренних рейсов на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети.

<https://tass.ru/ekonomika/7154083>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2019.11.19; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; НА ДОНУ ПРОДОЛЖАТ СУБСИДИРОВАТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ

324 миллиона рублей выделили в текущем году из бюджета Ростовской области на открытие новых межрегиональных маршрутов, которые пока еще не окупаются. В ближайшие три года эту поддержку обещают сохранить. Об этом сообщил губернатор региона Василий Голубев.

Благодаря региональным субсидиям из международного аэропорта Платов были открыты рейсы в Сочи, Минеральные Воды, Махачкалу, Самару, Казань, Волгоград, Грозный, Нижний Новгород, Калининград и Астрахань. Помимо этого, на условиях софинансирования с другими регионами начаты полеты в Астрахань, Владикавказ, Омск, Калининград и трансферные перевозки в Челябинск через Минеральные Воды.

По информации пресс-службы правительства Ростовской области, на всех субсидируемых направлениях по итогам 10 месяцев отмечен рост пассажиропотока. Всего с начала года по этим маршрутам перевезли более 265 тысяч человек (или 10 процентов от общего пассажиропотока аэропорта, который за тот же период составил 2,6 миллиона человек).

Что касается перспектив, то в ближайшие три года из ростовского аэропорта планируется ежегодно открывать по пять новых маршрутов. А базовый авиаперевозчик аэропорта намерен до 2022 года увеличить парк воздушных судов до 16 единиц.

<https://rg.ru/2019/11/19/reg-ufo/v-rostovskoj-oblasti-prodolzhat-subsidirovat-aviaperevozki.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.19; ИНЖЕНЕРЫ ИЗОБРЕЛИ ВИРТУАЛЬНЫЙ ПОЛИГОН ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ

Инженеры Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (СПбПУ) разработали виртуальный испытательный полигон «Крыло», с помощью которого можно проверить самолет на птице- и градостойкость, сообщил медиациентр вуза.

Известно, что столкновение птицы с самолетом может привести к авиакатастрофе, поэтому проверка узлов и агрегатов самолета, включая двигатели, на птицестойкость является сертификационным требованием Авиационных правил. В настоящее время тестирования проходят в «реальном» режиме: в двигатель с помощью специальной «пушки» запускают туши птиц массой 1,8 кг (вес крупной чайки).

Инженеры СПбПУ с помощью свода обобщенных методик и правил численного моделирования конструкций летательных аппаратов изобрели виртуальный полигон, который сокращает долю натурных испытаний более чем на 80%.

При виртуальных испытаниях ученые имеют возможность рассмотреть широкий спектр соударений с птицей – различные углы, скорости, места попаданий, и выбрать самый неблагоприятный сценарий. Отслеживаемыми характеристиками являются области необратимых деформаций, факт разрушения или пробития детали.

«Полноценные натурные испытания по птице- и градостойкости требуют десятков «выстрелов» градинами, птицами и желатиновыми имитаторами из пневматической пушки на каждый элемент конструкции. Виртуальные испытания на разработанном полигоне позволяют производить балансировку требований, доводку параметров изделия до целевых значений, не прибегая к дорогостоящим натурным тестам», – рассказал начальник отдела «Кросс-отраслевые технологии» Центра НТИ СПбПУ «Новые производственные технологии» Петр Гаврилов.

Помимо птицестойкости, полигон позволяет проводить виртуальные испытания на градостойкость, статическую прочность элементов конструкции (для выявления наиболее напряженных деталей), усталостную долговечность, а также отслеживать рост возможных трещин в наиболее нагруженных и критических местах конструкций. Для проведения этих видов испытаний были разработаны виртуальные испытательные стенды «Статическая прочность», «Живучесть» и «Ресурс».

Также для проверки аэродинамической эффективности самолета был разработан специальный стенд «Газодинамика». Инженеры подчеркнули, что это поможет избежать использования дорогостоящих экспериментов, требующих наличия большого пространства, аэродинамических труб, аэродинамических весов, изготовленной модели исследуемого объекта.

Как отметили в медиациентре вуза, разработкой уже заинтересовались представители ведущих авиастроительных компаний, а также разработчики легких летательных аппаратов.

<https://ria.ru/20191119/1560966004.html>