



Ежедневный мониторинг СМИ

21 НОЯБРЯ 2019

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.20; РУКА НА ПУЛЬТЕ; РОССИЯ СОЗДАСТ ЦИФРОВУЮ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.20; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ СОЗДАДУТ ОПТИМАЛЬНУЮ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СЕТЬ ЕАЭС	5
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.20; ДОРОГИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ВЛИЯНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ	6
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.11.20; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ПОДВЕЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПО КЛЮЧЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ОТРАСЛИ.....	7
ТАСС; 2019.11.20; ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ САМУР ОТКРОЮТ В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ - ДИТРИХ.....	7
ТАСС; 2019.11.20; БОРТПРОВОДНИКИ СОВЕРШИВШЕГО АВАРИЙНУЮ ПОСАДКУ В ПОДМОСКОВЬЕ А321 ПОЛУЧИЛИ ОРДЕНА МУЖЕСТВА	8
ТВ ЦЕНТР # ПЕТРОВКА, 38, 20.11.2019 04:07; В МОСКВЕ ВСТРЕТИЛИСЬ ЮНЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ДВИЖЕНИЯ СО ВСЕЙ СТРАНЫ	8
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; Ж/Д ЧАСТЬ МОСТА В КРЫМ БУДЕТ ВОСТРЕБОВАНА ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ, УВЕРЕН МИНТРАНС РФ.....	9
ТАСС; 2019.11.20; МИНТРАНС: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И РЖД ДОЛЖНЫ ОСТАТЬСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА	9
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ РАССМОТРЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ИНВЕСТПРОГРАММЫ РЖД 28 НОЯБРЯ.....	10
ПРАЙМ; 2019.11.20; РЕШЕНИЙ ПО ЛЬГОТНОМУ Ж/Д ТАРИФУ НА ЭКСПОРТ АЛЮМИНИЯ ПОКА НЕТ - МИНТРАНС РФ.....	10
РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; МИНТРАНС НЕ ПРЕПЯТСТВУЕТ ПОЯВЛЕНИЮ НОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В КРЫМ.....	10
RNS; 2019.11.20; МИНТРАНС СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ 28 АЭРОПОРТОВ РОССИИ.....	11
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.20; НИКОЛАЙ ЗАХРЯПИН: «МЫ - КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ-ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ».....	11
ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.11.20; МИНТРАНС НАЗВАЛ УВЕЛИЧЕНИЕ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ОДНОЙ ИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ	13
ГТРК ЛОТОС АСТРАХАНЬ; 2019.11.20; ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ АСТРАХАНИ ПОДПИСАНЫ ВАЖНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ	13
НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2019.11.20; АНДРЕЙ НИКИТИН В МОСКВЕ РАССКАЗАЛ О МАСШТАБАХ КАМПАНИИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	14
НЕЗАВИСИМОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ СЕВАСТОПОЛЯ; 2019.11.20; В 2019 ГОДУ В СЕВАСТОПОЛЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 49 КМ ДОРОГ.....	15
ГТРК ЧУВАШИЯ; 2019.11.20; МИХАИЛ ИГНАТЬЕВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В МЕДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ».....	15
RNS; 2019.11.20; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОЦЕНИЛИ РОСТ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РОССИИ.....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ВСМ НЕЛЬЗЯ ПОСТРОИТЬ «ЧУТЬ-ЧУТЬ»: НУЖНО СОЗДАВАТЬ СЕТЬ ИЛИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИДЕИ ВООБЩЕ - АКИМОВ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.20; АКИМОВ: ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ДОКУМЕНТЫ МОГУТ ВВЕСТИ В 2020 ГОДУ	16

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; АКИМОВ НЕ ВИДИТ СМЫСЛА ОБСУЖДАТЬ ПРИВАТИЗАЦИЮ РЖД ИЗ-ЗА ИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПЛАНОВ.....	17
ТАСС; 2019.11.20; МАКСИМ АКИМОВ НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ УЧАСТИЯ ЧАСТНОГО ИНВЕСТОРА В КАПИТАЛЕ РЖД.....	17
КОММЕРСАНТЪ. НОВОСТИ ONLINE; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.20; ГТЛК ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К АЭРОПОРТАМ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ИНФРАСТРУКТУРУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ	17
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГТЛК ИНТЕРЕСУЕТСЯ ИНВЕСТИЦИЯМИ В РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОПОРТЫ, ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ В КОНЦЕССИИ ПО ПРИМЕРУ ЛАВНЫ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; «ДЕЛО» ПРИ ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ВЫСТАВИТ ОФЕРТУ, ХОЧЕТ, ЧТОБЫ ВТБ ОСТАЛСЯ АКЦИОНЕРОМ.....	18
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГРУППА «ДЕЛО» НАМЕРЕНА ВЫЙТИ НА РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, ИЗУЧАЕТ ПАССАЖИРСКИЙ СЕГМЕНТ... ТАСС; 2019.11.20; «РЖД» И «СУХОЙ ПОРТ ЮЖНОУРАЛЬСКИЙ» ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ ТЛК.....	19
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; РЖД И РВК ЗАПУСТЯТ ВЕНЧУРНЫЙ ФОНД ДЛЯ СОЗДАНИЯ IT-ПЛАТФОРМ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ	19
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» БУДЕТ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ ИЗ КИТАЯ С ТЕРМИНАЛА «РЕГИОНА» В ПРИАМУРЬЕ.....	20
ИА БАШИНФОРМ; 2019.11.20; БАШКИРИЯ ЗАПРОСИЛА ФЕДЕРАЛЬНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ НА ШЕСТЬ НОВЫХ АВИАНАПРАВЛЕНИЙ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПУТИН: НУЖНО ПОСЧИТАТЬ, КАКОЙ ВАРИАНТ ЭФФЕКТИВНЕЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ - СКОРОСТНОЕ ИЛИ ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПУТИН В ЧЕТВЕРГ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРВЫМ МАРШРУТАМ МЦД В МОСКВЕ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2019.11.20; ПРИЛОЖИ НА ВЫХОДЕ; КАК НЕ ЗАПУТАТЬСЯ ПРИ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ?.....	22
ИЗВЕСТИЯ; КРИСТИНА СУМСКАЯ; 2019.11.21; БЕЗ ОБХОДА НАСКВОЗЬ: ПО МЦД ПРОЙДУТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА; КАК ИЗМЕНИТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМЫ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ С ЗАПУСКОМ НОВОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО	24
ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.21; ПУТИН ЛИЧНО ОТКРОЕТ ПЛАТНУЮ ТРАССУ М-11 МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ.....	26
ТАСС; 2019.11.20; ТРАССА М-11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ГОТОВА К ОТРЫТИЮ	27
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.21; СКОРЫЙ ДОСТУП: ДЛЯ ПОЕЗДОВ И САМОЛЕТОВ ГОТОВЯТ БЫСТРЫЙ ИНТЕРНЕТ; НОВАЯ БЕСПРОВОДНАЯ СЕТЬ СВЯЗИ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В 2022 ГОДУ	27
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.21; «РОСАТОМ» ХОЧЕТ СТАТЬ МИРОВЫМ ЛИДЕРОМ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК; НА ЭТО ОН ГОТОВ ПОТРАТИТЬ \$7 МЛРД.....	29
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2019.11.21; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЛОУКОСТЕР ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ДФО; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА В ЦЕЛОМ ПОДДЕРЖАЛО ИНИЦИАТИВУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНА КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.21; КОМПЕНСАЦИИ ОТЛОЖИЛИ НА БУДУЩЕЕ; НА СКОЛЬКО ВЫРАСТЕТ ЦЕНА БИЛЕТОВ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ.....	32
ТАСС; 2019.11.20; ГЛАВА САХАЛИНА ПРЕДЛОЖИЛ ПЛАНИРОВАТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ВПЕРЕД.....	33
РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; ПУТИН: ЕСТЬ ВСЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ИЗ СРЕДСТВ ФНБ.....	33

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНЬГИ ПРОСЛЕДУЮТ СО ВСЕМИ ОСТАНОВКАМИ; ИСТОЧНИК СРЕДСТВ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЭЛЕКТРИЧЕК НАЙДУТ К ВЕСНЕ	34
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.11.20; АКИМОВ ОТПРАВИЛ НА ДОРАБОТКУ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ; ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЖД МОГЛИ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ПОЧТИ В ДВА РАЗА	35
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.21; КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОГУТ ПОПОЛНИТЬ ПРОЕКТЫ НА ТРИЛЛИОН; В ОТБОРЕ УЧАСТВОВАЛИ 400 ПРОЕКТОВ НА 6,5 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	37
ТАСС; 2019.11.20; ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОПОЛНИЛИ ЧЕТЫРЕ ПРОЕКТА И ЛИСТ ОЖИДАНИЯ ...	38
ТАСС; 2019.11.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ НАЧНЕТСЯ ВО II ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА	38
ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СРЕДСТВА ФНБ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ	#
ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ: ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИИ К КОНЦУ ГОДА ВЫРАСТЕТ НА 3%	#
ТАСС; 2019.11.20; МАКСИМ АКИМОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕВЕЗУТ 126 МЛН ПАССАЖИРОВ	#
ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ: ГОВОРИТЬ О ПРИВАТИЗАЦИИ «АЭРОФЛОТА» И СНИЖЕНИИ ГОСДОЛИ В КОМПАНИИ ПОКА РАНО.....	#
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ НА 1,1 ТРЛН РУБ. ХОТЯТ ВКЛЮЧИТЬ В ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ	#
ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УЖЕСТОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ОТКРЫТИЮ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНЫХ КАМЕРАХ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГЛАВА ДАГЕСТАНА ПРОСИТ ПУТИНА ПОДДЕРЖАТЬ РАБОТУ ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАССЫ «КАВКАЗ».....	#
ТАСС; 2019.11.20; ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИЗНАНА ЛУЧШИМ РЕГИОНОМ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ НАЦПРОЕКТА РЕМОНТА ДОРОГ	#
РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; УДМУРТИЯ СТАЛА ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА О БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГАХ.....	#
ТАСС; 2019.11.20; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТСЯ СДАТЬ ДОРОГУ, ОТРЕМОНТИРОВАННУЮ ВПЕРВЫЕ ЗА 30 ЛЕТ	#
ТАСС; 2019.11.20; ВЛАСТИ АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ С НАЧАЛА ГОДА 19 УЛИЦ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА	#
ТАСС; 2019.11.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВИЛО БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ-2019	#
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ СОТРУДНИКАМИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....	#
РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; В РОССИИ ВВЕДУТ ДИСТАНЦИОННЫЙ МЕДОСМОТР ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ РАБОТНИКОВ.....	#
RNS; 2019.11.20; ГЛАВА «ЯНДЕКСА» ПРЕДСКАЗАЛ ТРАНСПОРТНУЮ РЕВОЛЮЦИЮ	#
ТАСС; 2019.11.20; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАШИН НА ГАЗЕ	#
ТАСС; 2019.11.20; ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ РЕКУ ОБЬ НА ЯМАЛЕ НАЧАЛА РАБОТУ	#
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.21; СО ШТРАФАМИ ГИБДД ПОКА НЕ ВСЕ СУПЕР; СУПЕРСЕРВИС ПО ОБЖАЛОВАНИЮ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ОНЛАЙН В ЭТОМ ГОДУ НЕ ПОЯВИТСЯ	#

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; РФПИ ИЗУЧАЕТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ С ПАРТНЕРАМИ ИЗ СТРАН АЗИИ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА	#
ТАСС; 2019.11.20; ВОДИТЕЛЕЙ БУДУТ ОТПРАВЛЯТЬ НА ВНЕПЛАНОВЫЕ МЕДОСМОТРЫ.....	#
РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	#
ТАСС; 2019.11.20; БАШКИРИЯ НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ ТЕХНОЛОГИИ АВСТРИИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОДОРОГ	#
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.21; «НЕ ВСЕГДА ЖЕЛАНИЕ СОВПАДАЕТ С ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬЮ»; ВЛАДЕЛЕЦ «НОВОТРАНСА» КОНСТАНТИН ГОНЧАРОВ О ПАДЕНИИ РЫНКА, ПОРТОВОМ БИЗНЕСЕ И ЦЕНАХ НА УГОЛЬ.....	#
RT (RUSSIAN.RT.COM); АННА ЛУШНИКОВА; 2019.11.20; ПОЛИТОЛОГ ОЦЕНИЛ ВАЖНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	#
ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; S7 В ЯНВАРЕ 2020 Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И НИЖНЕКАМСКОМ.....	#
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.11.20; ВАЖНОЕ СООБЩЕНИЕ; В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ КОЛИЧЕСТВО СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ В РОССИИ УВЕЛИЧИТСЯ С 243 ДО 262#	#
ТАСС; 2019.11.20; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И САРАТОВОМ ВПЕРВЫЕ НЕ БУДЕТ ПРЕРЫВАТЬСЯ НА ЗИМУ	#
ТАСС; 2019.11.20; КРУГЛОГОДИЧНЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ ЧИТУ С КУРОРТАМИ ВЬЕТНАМА.....	#

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.20; РУКА НА ПУЛЬТЕ; РОССИЯ СОЗДАСТ ЦИФРОВУЮ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ

Россияне будут получать заказанные товары в течение суток с помощью отечественной логистической системы, рассказал **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Для снижения сроков и стоимости перевозки грузов Россия вместе со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) создаст систему цифровых транспортных коридоров.

Мы прекрасно понимаем, что сейчас человек хочет получить тот или иной товар нажатием кнопки и желательно в течение 24 часов. Так что нужно ему дать такую возможность, заявил **Евгений Дитрих** в ходе пленарной сессии форума «Транспортная неделя - 2019».

«В процессе оптимизации мы могли бы планировать не просто оптимальную доставку массовых грузов, а планировать индивидуальную доставку. Такая доставка при помощи специально выстроенных логистических цепочек может быть обеспечена достаточно быстро», - сказал он. Создавать такую систему нужно в рамках ЕАЭС, подчеркнул министр.

К кардинальному преобразованию транспортной системы Евразийский союз перейдет в ближайшее время.

«Мы приняли принципиальное решение, что базовым содержанием федерального проекта в составе комплексного плана по созданию мультимодальной логистической сети будет создание цифровой среды», - сказал вице-премьер **Максим Акимов**.

Это решение будет абсолютно открыто для присоединения к нему и ведомств, и частных компаний, отметил он. Уже разработана концепция экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС.

«Концепция будет представлена на утверждение глав правительств 30 января 2020 года. Странами концептуальные подходы уже согласованы», - уточнил председатель Евразийской экономической комиссии **Тигран Саркисян**.

Суть инициативы в том, что все перевозки пассажиров и особенно грузов по автомобильным, железнодорожным, морским и авиационным путям через территорию России и стран ЕАЭС будут сопровождаться цифровыми операциями. В частности, уже в 2020 году должны появиться электронная накладная и электронный путевой лист. Кроме того, система будет автоматически вести расчет оптимальных маршрутов с учетом расстояний и стоимости перевозки. Появятся также смарт-контракты на перевозку грузов, которые будут оформляться в электронном виде. Причем сама же система будет отслеживать исполнение обязательств и в случае конфликтов выносить вердикт о том, кто из участников виноват.

Сейчас многие страны стремятся переключить на себя транспортные потоки, обеспечивая высокую скорость обработки данных, отметил Саркисян. Китай и Евросоюз запускают свои подобные системы. Странам ЕАЭС нужно успеть создать свой продукт, чтобы огромные территории превратить в преимущество.

Пока ежегодно в России происходит 2,5 миллиарда бумажных операций, связанных с перемещением грузов, а оформление документов при пересечении границ порой занимает до 13 часов, посетовал **Акимов**.

Нужно помнить и о создании комфортной среды для пассажиров, заметила вице-премьер **Ольга Голодец**. Особое внимание стоит уделить созданию доступной среды на вокзалах, в аэропортах для пассажиров с детьми и людей с ограниченными возможностями здоровья, сказала она.

<https://rg.ru/2019/11/20/rossiia-sozdast-cifrovuiu-logisticheskuiu-sistemu-dostavki-tovarov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.11.20; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ СОЗДАДУТ ОПТИМАЛЬНУЮ ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СЕТЬ ЕАЭС

Россия разрабатывает с Беларусью, а также с другими партнерами на евразийском пространстве оптимальные цепочки поставок грузов, сообщил **министр транспорта России Евгений Дитрих** в ходе форума «Транспортная неделя - 2019».

«Мы с партнерами по евразийскому союзу разрабатываем цепочки поставок на сети транспортных коридоров ЕАЭС», - сказал **Евгений Дитрих**. «Сегодня мы вместе с Арсением Николаевичем Абраменко - министром транспорта и коммуникаций Республики Беларусь подписали схему автомобильных дорог Союзного государства», - уточнил он.

Шаги по формированию оптимальных маршрутов поставок товаров предпринимаются также вместе с другими странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС). По словам **Евгения Дитриха**, в начале ноября с казахстанскими партнерами в Омске было достигнута договоренность о создании дорожной карты **пунктов пропуска**.

Также идет работа по развитию пограничной инфраструктуры с Арменией. «Буквально через две недели откроем движение по новому мосту через реку Самур на российско-азербайджанской границе», - сказал министр. Новый мост должен заменить действующий, который был построен в 1957 году.

«Евразийский союз обладает огромной территорией, и для транспорта это серьезный вызов. Это и снижение времени в пути, которое мы должны обеспечить, и создание системы цифровой прослеживаемости, и формирование оптимальных цепочек», - сказал **Евгений Дитрих**. Все эти задачи нужно решать через использование цифровых технологий, отметил он.

<https://rg.ru/2019/11/20/rossiia-i-belarus-sozdadut-optimalnuiu-logisticheskuiu-set-eaes.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.20; ДОРОГИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ВЛИЯНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

На отраслевой конференции «Дороги Российской Федерации: влияние национальных проектов», которая стала одним из ключевых событий первого дня XIII Международного форума «Транспорт России», обсудили ход реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Глава **Минтранса** России **Евгений Дитрих**, открывая конференцию отметил, что опыт, который сегодня есть у федеральных дорожников, надо использовать и тиражировать в регионах. Для этого **Минтранс**, **Росавтодор**, ГК «Автодор» совместно с профессиональным сообществом развивают на базе РОСДОРНИИ общеотраслевой центр компетенций.

Министр транспорта и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин рассказал о том, как идет реализация **Нацпроекта БКАД** в регионе. «До 2024 года в Самарской области планируется отремонтировать более 1400 км дорог. Перед нами поставлена задача довести до нормативного состояния 43% региональных трасс, 85% дорожной сети Самарско-Тольяттинской агломерации. В 2019 году в рамках **Нацпроекта** в регионе завершён ремонт 104 участков дорог протяженностью 257 км», - отметил глава самарского **минтранса**.

Губернатор Новгородской области Андрей Никитин поделился результатами реализации **Нацпроекта** в регионе: выполнение мероприятий **БКАД** способствовало повышению безопасности на автомобильных дорогах и снижению смертности в результате ДТП. По его словам, на сегодняшний день уровень смертности на трассе М-11 на территории области снизился в три раза. Ремонтируются и другие дороги, в частности, трасса М-10. На ней возводятся барьерные ограждения, что тоже снижает уровень смертности. Новгородская область стала первым субъектом, заключившим трехлетние контракты на выполнение дорожных работ.

«В этом году в моей области отремонтировано 378 км дорог, что в два раза превышает показатель 2018 года. И это маршрутные ремонты большой протяженности, а не как раньше восстановление небольших участков», - отметил в своем докладе Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский. По его мнению, такой результат стал возможным благодаря полной диагностике всех дорог, которая была проведена в области

впервые, а также серьезному обновлению материально-технической базы дорожно-строительных организаций и введению механизма тотального казначейского банковского сопровождения.

Помимо масштабного приведения дорог в субъектах к нормативному состоянию, в рамках **нацпроекта** выполнен целый комплекс мероприятий по обустройству транспортной инфраструктуры, что позволило повысить безопасность дорожного движения. Важный акцент работы по улучшению транспортной инфраструктуры регионов также сделан на приведение в нормативное состояние искусственных сооружений.

«В ближайшее время представим на рассмотрение правительственной комиссии новый федеральный проект «Мосты и путепроводы», включающий два направления. Первое - восстановление аварийных и предаварийных искусственных сооружений. Второе - реконструкция и строительство путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями», - сообщил заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко.

В завершении конференции первый **заместитель министра** транспорта Российской Федерации **Иннокентий Алафинов** наградил пять российских регионов за достижение наилучших показателей национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», вручив представителям областей дипломы **Минтранса** России, а также памятные статуэтки в виде дорожного катка.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9975.html

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2019.11.20; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ПОДВЕЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПО КЛЮЧЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ОТРАСЛИ

В рамках пленарной дискуссии «Транспорт - основа евразийской интеграции» на Транспортной неделе **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** кратко обрисовал предварительные итоги 2019 года по перевозкам.

«Транспортный комплекс практически закончил инфраструктурные объекты, которые были запланированы на этот год. Транспорт в этом году стал немного лучше», предварил он конкретные цифры.

В частности, ожидается, что воздушным транспортом в этом году будет перевезено 126 млн человек. Для сравнения, три года назад этот показатель составлял 100 млн человек, еще голос ранее - в 2015 году - 92 млн человек.

«Интерес огромный, и с точки зрения инфраструктуры поддержка была громадная», - отметил он и напомнил о введении в эксплуатацию третьей взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево, а также открытии нового построенного с нуля аэропорта в Саратове.

«Большое событие - Новосибирский укрупненный центр управления воздушным движением. Это один из крупных центров, который оптимизирует потоки на воздушном транспорте, позволяет экономить топливо, давать новые возможности и пассажирам и авиакомпаниям», - пояснил **Е.Дитрих**.

Перевалка грузов в морских портах вырастет по итогам этого года на 3%, в абсолютных цифрах это 841 млн тонн.

«Северный морской путь дал нам дополнительные 7 млн тонн грузов. 30 млн тонн мы достигли в этом году и еще в прошлом году - 20 млн тонн», - сообщил министр.

Что касается дорожного комплекса, **Е.Дитрих** процитировал слова президента РФ Владимира **Путина** о том, что 5 км автомобильных дорог ежедневно строится в России, 75 км ежедневно ремонтируется.

«В этом году на 25% мы больше выполнили дорожных работ, чем в прошлом году», подытожил министр.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ministr-transporta-rf-podvyel-predvaritelnye-itogi-po-klyuchevym-pokazatelyam-otrasli/>

ТАСС; 2019.11.20; ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ САМУР ОТКРОЮТ В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ - ДИТРИХ

Движение по автомобильному мосту через реку Самур на российско-азербайджанской границе будет открыто в начале декабря. Об этом сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе пленарной дискуссии «Транспорт - основа евразийской интеграции» на форуме «Транспорт России».

«Буквально через две недели откроем движение по новому мосту через реку Самур на российско-азербайджанской границе», - сказал **министр**.

Ранее руководитель **Росавтодора** Андрей **Костюк** в ходе выставки «Дорога-2019» отмечал, что строительство моста через реку Самур завершится в ноябре.

Решение о строительстве нового моста принято в соответствии с соглашением между правительствами двух соседних государств, подписанным 13 сентября 2013 года. Новый мост заменит действующий, который был построен в 1957 году.

ТАСС; 2019.11.20; БОРТПРОВОДНИКИ СОВЕРШИВШЕГО АВАРИЙНУЮ ПОСАДКУ В ПОДМОСКОВЬЕ А321 ПОЛУЧИЛИ ОРДЕНА МУЖЕСТВА

Бортпроводники самолета Airbus A321, совершившего аварийную посадку на кукурузное поле в Подмосковье в августе 2019 года, награждены орденами Мужества, сообщили в среду в пресс-службе «Уральских авиалиний», уточнив, что награды вручил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Обладателями государственных наград - орденов Мужества - стали бортпроводники: Дмитрий Ивлицкий, Алия Слякаева, Дмитрий Гончаренко, Яна Ягодина и Надежда Вершинина. Ведомственные награды «Отличник воздушного транспорта» получили все семь членов экипажа лайнера Airbus A321, включая летчиков Дамира Юсупова и Георгия Мурзина», - говорится в сообщении компании.

21 ноября в Кремле пилотов Юсупова и Мурзина наградят звездами Героев России.

Самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии», летевший из Москвы в Симферополь, 15 августа совершил аварийную посадку возле аэропорта Жуковский в Подмосковье. По данным авиаперевозчика и Росавиации, в оба двигателя взлетающего лайнера попали птицы, в результате чего произошел отказ, а потом и возгорание силовых установок. Экипаж посадил воздушное судно на ближайшем поле, все пассажиры были эвакуированы.

Всего на борту самолета находились более 230 человек, в том числе 226 пассажиров, среди которых 41 ребенок. В результате происшествия пострадали 76 человек, 19 из которых - дети. Одна женщина была госпитализирована.

<https://tass.ru/obschestvo/7161869>

На ту же тему:

<https://www.5-tv.ru/news/272521/letcikov-posadivsih-samolet-vkukuruznom-pole-nagradat-zvezdami-geroev-rossii/>

<https://topspb.tv/news/2019/11/20/v-kremle-nagradyat-pilotov-avarijno-sevshego-na-kukuruznom-pole-v-podmoskove-samoleta/>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/20112019/97969>

<https://www.ural.kp.ru/daily/27058.4/4125215/>

ТВ ЦЕНТР # ПЕТРОВКА, 38, 20.11.2019 04:07; В МОСКВЕ ВСТРЕТИЛИСЬ ЮНЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ДВИЖЕНИЯ СО ВСЕЙ СТРАНЫ

ВЕДУЩИЙ: В Москве встретились юные инспекторы движения со всей страны. В столице проходит всероссийский форум «Я выбираю ЮИД». Это часть федерального проекта по безопасности дорожного движения, который ГИБДД реализует совместно с Министерством просвещения. За время форума его участники пообщаются друг с другом, в игровой форме повторят знание правил и смогут внести свои предложения по безопасности на дорогах. Подробности у Елены Бабаевой.

КОР.: Грамотно оказать первую помощь, проверить свои знания ПДД вот на таком интерактивном мониторе - это лишь небольшая часть программы форума. 340 юных

инспекторов движения приехали в Москву, чтобы обсудить безопасность на дорогах. И передать взрослым свои предложения.

Михаил ЧЕРНИКОВ, начальник ГУОБДД России: Наши дети самые лучшие, мы это видим. Посмотрите, какая большая стена, заклеена разными предложениями. Практически нет места, где можно прикрепить еще какие-либо предложения. И в дальнейшем конечно же нам взрослым надо будет делать все, чтобы то что ребяташки пожелали, мы это смогли реализовать.

КОР.: Юные инспекторы предложили активнее использовать на одежде световозвращающие элементы. Особое внимание уделить правилам передвижения на популярных сегодня гироскутерах, сигвеях и самокатах. А также проводить больше социальных акций и рассказывать водителям, как опасно, например, отвлекаться на телефон во время движения.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта Российской Федерации: Что больше всего поразило, то что дети вырабатывают конкретные предложения, что нужно сделать для того, чтобы улучшить обстановку на дороге, снизить травматизм и это действительно очень важно и очень творческие, очень действенные предложения.

КОР.: Вместе с руководством ГИБДД подростки обсудили как вовлечь в отряды ЮИД как можно больше человек. Планируется, что к 2024 году юными инспекторами движения станут почти полмиллиона школьников.

Дарья АКИНИНА, юный инспектор движения, (Москва): Например, становится юнцом, его обучают, и мы как бы предотвращаем дорожно-транспортный детский травматизм.

КОР.: Форум рассчитан на 3 дня. Участников ждут мастер-классы, конференции и живое общение.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; Ж/Д ЧАСТЬ МОСТА В КРЫМ БУДЕТ ВОСТРЕБОВАНА ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ, УВЕРЕН МИНТРАНС РФ

Железнодорожная часть моста в Крым будет востребована для перевозок грузов, уверен **Минтранс РФ**.

«Я не знаю, какой он будет. Автомобильный грузопоток сейчас полностью через мост идет. Будем надеяться, что он перейдет на железную дорогу», - заявил журналистам замглавы **Минтранса** Владимир **Токарев** в кулуарах форума «Транспорт России» в среду. «Конечно, (грузовое ж/д сообщение с Крымом по мосту - ИФ) нужно. Машины - это один груз. Есть груз, который машиной не перевезешь. Каждый груз найдет свой транспорт. Что-то пойдет на железную дорогу - это и топливо, и стройматериалы, и инертные грузы, которые необходимы, и песок, и щебень - там же на полуострове не так много своих. Поэтому груз будет», - добавил он.

Чиновник напомнил, что запуск грузового движения по Крымскому мосту запланирован на 1 июня - через полгода после пассажирского. «Есть вопросы, которые связаны с полным налаживанием процесса, и дальше пойдет грузовое движение. Грузовое просто сложнее», - пояснил замглавы **Минтранса**.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7164427>

<https://ria.ru/20191120/1561173373.html>

<http://crimea24.tv/content/gruzovye-poezda-po-krymskomu-mostu-poydut-1-iyunya-2020-goda>

ТАСС; 2019.11.20; МИНТРАНС: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И РЖД ДОЛЖНЫ ОСТАТЬСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА

Железнодорожная инфраструктура и компания «Российские железные дороги» должны оставаться в собственности государства. Такое мнение высказал журналистам **заместитель министра** транспорта РФ Владимир **Токарев**.

«Я думаю, что это (приватизация РЖД - прим. ТАСС) не скоро будет. Мне кажется, что РЖД - не та компания. Она больше несет социальную нагрузку и многие вопросы ей приходится решать не в рамках экономических процессов, которые должны быть, а просто потому, что так требует сегодняшняя ситуация. Мне кажется, инфраструктура

должна оставаться в собственности государства. Пока так должно быть, а дальше жизнь покажет», - сказал он.

Как ранее сообщил **замминистра** финансов РФ Алексей Моисеев, Минфин РФ предлагал повторно рассмотреть вопрос приватизации «Транснефти», «Россетей», РЖД, «Русгидро» и «Аэрофлота». По его словам, приватизация компаний может быть осуществлена в 2021 году.

Позиция Минфина состоит в снижении доли государственного участия в уставных капиталах указанных компаний до 50% плюс одна акция.

<https://tass.ru/ekonomika/7164485>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ РАССМОТРЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ РЖД 28 НОЯБРЯ

Министерство транспорта РФ ожидает рассмотрения инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» на заседании правительства РФ 28 ноября.

«Все (в бюджете РЖД - ИФ) сбалансировано. Туда легли в основу (озвучивавшиеся - ИФ) тарифные решения. Иного ничего. Инвестиционная программа (компания - ИФ) 28-го на правительстве утвердится. Больше на 2020 г. никаких решений новых пока не планируется принимать», - заявил журналистам замглавы **Минтранса** Владимир **Токарев** в кулуарах форума «Транспорт России» в среду.

Как сообщалось ранее, в 2020 г. тарифы планируется индексировать по принципу «инфляция минус» (на 3,5%). Кроме того, «Российские железные дороги» предлагали ввести 8%-ную экспортную надбавку на алюминий. Правда, **Токарев** в среду заявил журналистам, что «пока решений никаких не было, вопрос прорабатывается». Отвечая на вопрос, поддерживает ли эту идею **Минтранс**, чиновник сказал, что «позиция еще не сформирована», и он ничего «пока еще не готов сказать».

ПРАЙМ; 2019.11.20; РЕШЕНИЙ ПО ЛЬГОТНОМУ Ж/Д ТАРИФУ НА ЭКСПОРТ АЛЮМИНИЯ ПОКА НЕТ - МИНТРАНС РФ

Решений по отмене или сохранению льготного железнодорожного тарифа на экспорт алюминия пока нет, этот вопрос прорабатывается, сообщил журналистам **замминистра** транспорта Владимир **Токарев** в кулуарах форума «Транспорт России».

«Пока решений никаких не было. Вопрос прорабатывается», - ответил **Токарев** в среду на вопрос, принято ли решение об отмене или сохранении тарифной льготы на экспортные железнодорожные перевозки алюминия.

На вопрос, поддерживает ли **Минтранс** отмену льготы, **замминистра** ответил: «Позиция еще не сформирована».

Токарев добавил, что тарифы РЖД на грузоперевозки уже были утверждены ранее, а инвестпрограмма составлена. «Все там сбалансировано. Туда легли в основу тарифные решения. Иного ничего. Инвестпрограмма 28-го (ноября - ред.) на правительстве утвердится, и все уже там есть. Больше на 2020 год никаких решений новых пока не планируется принимать», - сказал **замминистра**.

С 2019 года в преysкурант РЖД на грузоперевозки была введена до 2025 года и экспортная надбавка к тарифу 8% на все грузы за исключением нефтепродуктов, алюминия и энергетических газов. ФАС в октябре сообщала, что получила предложения РЖД по отмене льготного тарифа на экспорт алюминия и сырья для его производства. Компания объясняла, что льгота была введена, как некая мера поддержки алюминиевой промышленности, в том числе из-за санкций, а сейчас ситуация изменилась.

Замгендиректора РЖД Алексей Шило в конце октября отмечал, что компания при отмене экспортной тарифной льготы может дать скидку на перевозку алюминия при гарантированных объемах.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; МИНТРАНС НЕ ПРЕПЯТСТВУЕТ ПОЯВЛЕНИЮ НОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В КРЫМ

Минтранс России не ограничивает круг пассажирских железнодорожных перевозчиков в Крым одной компанией, но других предложений пока не было, сообщил журналистам **замминистра** транспорта Владимир **Токарев** в кулуарах форума «Транспорт России».

Минтранс РФ в ноябре сообщил, что перевозчиком пассажиров по железной дороге в Крым определена частная компания «Гранд Сервис Экспресс». Отмечалось, что с соответствующей инициативой выступила сама компания. Первые поезда повезут пассажиров 23 декабря текущего года.

«Велком. В рамках законодательства действующего. Не было предложений. Есть порядок перевозки пассажиров. У нас же ничего не запрещается. Потому что другие не решились частные компании. Вы же знаете вопрос санкций», - ответил **Токарев** в среду на вопрос, может ли кто-то еще, помимо «Гранд Сервис Экспресса», стать перевозчиком в Крым.

Составы «Гранд Сервис Экспресса», которые будут курсировать в Крым, называются «Таврия». Первый поезд с вагонами купе и плацкарт в Крым поедет из Петербурга 23 декабря и отправится в Севастополь с Московского вокзала в 14.00 мск. Первая «Таврия» из Москвы с купе и СВ отправится до Симферополя 24 декабря с Казанского вокзала в 23.45 мск.

Представитель «Гранд Сервис Экспресса» сообщил РИА Новости, что стоимость проезда из Москвы в Симферополь в вагоне купе начинается от 2966 рублей, проезд в СВ стоит от 9952 рублей. Стоимость билетов из Санкт-Петербурга в плацкарте - от 3500 рублей, в купе - от 3906 рублей.

<https://ria.ru/20191120/1561173284.html>

RNS; 2019.11.20; МИНТРАНС СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ 28 АЭРОПОРТОВ РОССИИ

Минтранс предварительно выбрал 28 аэропортов в регионах России для их последующего включения в **комплексный план** модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года, сообщил RNS **замминистра** транспорта Александр **Юрчик**.

«Там есть и аэропорты маленькие, которые нужно реконструировать... А есть, которые мы во взаимодействии с бизнесом: мы будем реконструировать только взлетно-посадочные полосы, а бизнес возьмет на себя развитие терминальной части», - рассказал RNS **Юрчик**. Он подчеркнул, что финансирование этих проектов будет проходить по схеме государственно-частного партнерства.

«Это было одним из условий, когда регионы подавали заявку, то те аэродромы, где возможно использование схемы государственно-частного партнерства, оно сразу заявлялось. Там, где они не заявили, мы им возвращали и говорили: ищите партнера», - добавил **Юрчик**.

При этом **Минтранс** также готовит предложения по реконструкции небольших аэропортов, которые необходимы для обеспечения транспортной доступности на территории страны. Их финансирование будет производиться полностью за счет бюджетных средств.

«Мы эти аэропорты видим, понимаем, и сейчас готовим такие предложения, что полностью будем реконструировать - и здания, и ВПП. Такая схема будет впредь применяться», - рассказал **Юрчик**. Он уточнил, что эти аэропорты разбросаны по всей стране, но приоритетно - на Дальнем Востоке и в Арктике.

Ранее в среду вице-премьер **Максим Акимов** рассказал об итогах заседания правкомиссии по транспорту. По его словам, 57 проектов в различных отраслях транспорта прошли отбор аналитического центра при правительстве для последующего возможного включения в **комплексный план**.

Нынешний **комплексный план** был утвержден осенью 2018 года. Финансовый объем плана состоит из бюджетной части (3,27 трлн рублей) и внебюджетных источников (3,73 трлн рублей).

<https://rns.online/transport/Mintrans-soobschil-o-planah-po-modernizatsii-28-aeroportov-Rossii-2019-11-20/>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2019.11.20; НИКОЛАЙ ЗАХРЯПИН: «МЫ - КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ-ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ»

Конференция фактически стала итоговым мероприятием **Минтранса** России за 2019 год в сфере транспортной безопасности. Ее ключевыми темами стали: перспективные направления нормативного правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности, практическая реализация законодательства о транспортной безопасности, а также актуальный тренд по использованию цифровых технологий в системе мер по обеспечению транспортной безопасности.

Открывая заседание, **заместитель министра** транспорта Российской Федерации **Николай Захряпин** зачитал собравшимся приветственный адрес главы Министерства **Евгения Дитриха**, в котором отмечалась настоятельная необходимость «совершенствования законодательной базы и практических аспектов ее применения». При этом было зафиксировано, что в настоящее время уже сформирована целостная система мер по обеспечению транспортной безопасности, которая основывается на нормативно - правовой базе и включает в себя организационно-технические мероприятия, направленные на защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, включая террористические акты.

Заместитель председателя Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по транспорту и строительству Александр Старовойтов в свою очередь выразил уверенность в том, что в результате совместной целевой, направленной работы по совершенствованию правового регулирования отрасли удастся соблюсти гармоничный баланс между интересами государства и интересами субъектов транспортной инфраструктуры.

Выступая перед участниками конференции, член Комитета Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный анонсировал принятие в третьем заключительном чтении закона, в частности, разрешающего сотрудникам ПТБ приобретение, хранение и использование электрошоковых устройств и искровых зарядников на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры в целях обеспечения их безопасности для отражения нападений на объекты и работников ПТБ и других лиц в целях пресечения правонарушений, в том числе влекущих административное наказание.

Далее обязанности модератора конференции взял на себя **директор Департамента** транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России Анатолий Демьянов, который объявил о предварившей деловую программу церемонии награждения памятными знаками в честь 15-летия со дня образования направления «транспортная безопасность» в системе **Минтранса** России. Награды были вручены сотрудникам, стоявшим у его истоков.

Деловая программа стартовала выступлением начальника отдела нормативного обеспечения Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса** России Романа Веретенникова. Спикер ознакомил аудиторию с ближайшими планами по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности, в том числе по гармонизации требований транспортной и авиационной безопасности, а также имплементации соответствующих международных обязательств Российской Федерации в сфере морского транспорта и многим другим.

Среди прочего необходимо отметить работу Министерства по разработке нормативных правовых актов в развитие Федерального закона от 2 августа 2019 года №270, в том числе предусматривающих эффективные меры по противодействию БПЛА в зонах безопасности, устанавливаемых вокруг отдельных ОТИ и ТС. **Минтрансом** России готовятся документы, учитывающие рекомендации ИКАО по результатам прошедшей плановой проверки российской авиационной отрасли. Здесь предусмотрены изменения и дополнения в части правил проведения досмотров и порядка подготовки сил обеспечения

транспортной безопасности. Также новеллами предусматривается право использования служебных собак для мероприятий по защите ОТИ и ТС.

О грядущих изменениях и актуальной проблематике в области надзора за обеспечением транспортной безопасности рассказал начальника УТБ **Ространснадзора** Сергей Игонин. Начальник УТБ Росавиации Олег Сотников в своем выступлении коснулся ряда аспектов опыта обеспечения транспортной и авиационной безопасности в ходе проведения крупных международных спортивных соревнований и значимых массовых мероприятий последних лет. Также он подробно остановился на результатах проверки Российской Федерации международной организацией гражданской авиации и выработанных ИКАО рекомендациях.

Начальник САБ международного аэропорта Шереметьево Евгений Шеин также поделился впечатлениями о ходе международной инспекции аэропорта в ходе плановой проверки ИКАО. В ходе выступления спикер заявил о заложенных в бюджет 2020 года средствах на оснащение техническими решениями по противодействию АНВ с применением БПЛА.

Доклад вице-президента ОАО «РЖД» Николая Федосеева был посвящен этапности оснащения объектов транспортной инфраструктуры российских железных дорог техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

О некоторых особенностях актуальной проблематики обеспечения транспортной безопасности морского и речного транспорта рассказал заместитель начальника УТБ **Росморречфлота** Валерий Капралов.

Завершающий тематический блок конференции был посвящен вопросам цифровизации деятельности отечественного транспортного комплекса в сфере обеспечения транспортной безопасности. О переходе своих агентств к оказанию электронных услуг рассказали начальники УТБ **Росавтодора** и **Росжелдора** Юрий Егоренков и Константин Вахрушев. А руководитель Дирекции по информационным технологиям ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Евгений Шабуров познакомил аудиторию с комплексом последних изменений в работе ЕГИС ОТБ. Все три докладчика сделали акцент на необходимости серьезных нормативных изменений в связи с запуском электронных сервисов.

Советник руководителя **Ространснадзора** Владимир Черток рассказал о международном опыте в сфере выработки оптимального законодательства в области защиты транспорта от актов незаконного вмешательства, одновременно создающих и надежную систему защиты и снижающего нагрузку на бизнес. В этой связи было предложено создать рабочую группу при Правительстве РФ по надзору в сфере транспортной безопасности в ряду с уже созданной таким образом 41 рабочей группе по различным видам надзора.

Подводя итог работе мероприятия, **заместитель министра** транспорта Российской Федерации **Николай Захряпин** поблагодарил участников за плодотворный коллективный труд и отметил тот факт, что в сфере транспортной безопасности на сегодняшний момент сложилась сплоченная команда увлеченных своей работой профессионалов-единомышленников.

https://www.securitymedia.ru/news_one_9976.html

ОГТРК «ЯМАЛ-РЕГИОН»; 2019.11.20; МИНТРАНС НАЗВАЛ УВЕЛИЧЕНИЕ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ОДНОЙ ИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Морской транспорт России должен и будет развиваться. Объём грузопотока только по Севморпути в ближайшие годы должен вырасти до 80 миллионов тонн. Такую задачу поставил президент. А увеличение портовых мощностей в **Минтрансе** назвали одной из национальных целей. В **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** включены проекты по развитию морских портов общей мощностью более 330 миллионов тонн. Транспортное будущее обсуждают в Москве, на Международном форуме-выставке «Транспорт России». Одной из главных тем первого дня стало развитие информационно-навигационных технологий в целях улучшения качества жизни российских граждан. Впереди ещё два рабочих дня форума.

<https://yamal-region.tv/news/40184/>

ГТРК ЛОТОС АСТРАХАНЬ; 2019.11.20; ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ АСТРАХАНИ ПОДПИСАНЫ ВАЖНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Делегация из Астраханской области накануне приняла участие в «Транспортной неделе» в столице. Этот форум представляет собой открытое обсуждение дорожных вопросов и укрепление сотрудничества между представителями власти и бизнес-сообщества. Делегацию нашего региона возглавляет губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин.

В рамках форума глава региона провёл ряд важных рабочих встреч. Одна из них – с помощником президента России Игорем Левитиным. Стороны обсудили создание международного транспортного цифрового коридора в рамках развития коридора «Север-Юг». Игорь Левитин пообещал главе Астраханской области поддержку на всех этапах. Помощь в реализации крупных проектов окажет и федеральный Минтранс. Это отметил министр транспорта России Евгений Дитрих. Они пообщались с Игорем Бабушкиным на форуме у стенда Астраханской области.

В частности, обсудили создание портовой особой экономической зоны. Трёхстороннее соглашение о её строительстве на территории нашего региона также было подписано сегодня в рамках транспортной недели. О том, какие возможности это даёт для экономического и промышленного развития Астраханской области, губернатор рассказал в эфире федерального канала «Россия-24», а также поделился другими планами в рамках улучшения дорожно-транспортной ситуации.

«В перспективе мы ожидаем, что грузопоток, который позволит нам обеспечить этот хаб, достигнет 15 миллионов тонн в год. Мы сегодня занимаемся развитием инфраструктуры, и связано это с железнодорожными перевозками. Сегодня готовы к реконструкции нашего аэропорта», – отметил губернатор Игорь Бабушкин.

http://lotosgtrk.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=31209

НОВГОРОДСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ; 2019.11.20; АНДРЕЙ НИКИТИН В МОСКВЕ РАССКАЗАЛ О МАСШТАБАХ КАМПАНИИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Новгородская область отмечена федеральным министерством транспорта за эффективную реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Вручение диплома состоялось в рамках «Транспортной недели», которая проходит в Москве. На пленарной сессии глава региона Андрей Никитин предметно рассказал о масштабах кампании по ремонту дорог в области и подходах, которые позволили набрать высокий темп. Транспортная доступность – одна из важнейших задач, стоящая перед любым руководителем субъекта. В Новгородской области дорожная сеть – это 54,5 тысячи км. И еще в 2017 году 70% из них находились в ненормативном состоянии. Первым шагом к повсеместному ровному асфальтовому полотну стало создание опорной сети, соединяющей районные центры региона. Каждый год в области ремонтируется порядка 300 км дорог, с 2019 года стартовал региональный проект «Дорога к дому», большие надежды губернатор возлагает и на участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Андрей Никитин, губернатор Новгородской области: «В рамках национального проекта мы планируем сделать 2200 и принципиально ситуацию переломить с качеством дорог в Новгородской области. Безусловно, это непростая задача и с точки зрения планирования, и с точки зрения ресурсного планирования, поэтому мы считаем, что оптимальным являются трехлетние контракты, и в этом году область практически полностью на эти контракты перешла. Что это позволяет? Мы как заказчики видим картину долгосрочную, мы знаем исполнителей, а исполнители могут сделать инвестиции в качество, новую технику, асфальтобетонные заводы, во все то, что нам бы хотелось видеть и хотелось бы видеть нашим жителям». Использование этих инструментов уже в первый год реализации нацпроекта позволило отремонтировать больше 300 км дорог регионального и межмуниципального значения. А так же привести в порядок 35,5 км улиц областного центра. И за качеством исполнения работ постоянно следят независимые эксперты. Андрей Никитин: «Одно из первых моих поручений – это организация независимого

строительного контроля. Благодаря методологии, которую развивает **нацпроект**, мы создали многоступенчатый контроль: это собственная лаборатория подрядчика, лаборатория заказчика, лаборатория организации, которая осуществляет строительный контроль и, безусловно, общественный контроль жителей региона». Серьезные работы по ремонту и строительству в рамках национального проекта **Безопасные и качественные автомобильные дороги** продолжаются и на трассе М-10, которая проходит по территории Новгородской области. А платная трасса М-11, по словам Андрея Никитина, стала огромным стимулом для развития региона. Налоговая база, новые рабочие места и новые возможности для автомобильного туризма. Гости на личных авто, заглянувших полюбоваться Родиной России, с момента открытия платной автомагистрали стало на 20% больше.

<https://novgorod-tv.ru/novosti/49437-andrej-nikitin-v-moskve-rasskazal-o-masshtabakh-kampanii-po-remontu-dorog-v-novgorodskoj-oblasti.html>

НЕЗАВИСИМОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ СЕВАСТОПОЛЯ; 2019.11.20; В 2019 ГОДУ В СЕВАСТОПОЛЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 49 КМ ДОРОГ

Временно исполняющий обязанности губернатора Севастополя Михаил Развожаев принимает участие в работе «Транспортной недели» в Москве. Об этом он сообщил на своей странице в социальной сети Instagram. Глава города провёл рабочую встречу с Министром транспорта **Евгением Дитрихом** на которой обсуждалась реализация в нашем городе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также способы привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Михаил Развожаев отметил, что в Севастополе есть объективные сложности с рядом подрядчиков и объектов, но все проблемы решаются. В этом году в Севастополе уже отремонтировали 57 дорог протяженностью почти 49 км. На данный момент в работе ведутся на 16 объектах – это ещё 25 км.

МИХАИЛ РАЗВОЖАЕВ, временно исполняющий обязанности губернатора Севастополя: «Знаю, что каждому хочется, чтобы в первую очередь была отремонтирована дорога, которая ведёт к его дому/району. И здесь нужно чётко понимать, что сразу и одномоментно мы всё и везде не отремонтируем. Составляя план, учитываются многие моменты: пропускная способность дороги, то, насколько дорога используется жителями города и как влияет на трафик, какие рядом объекты. С появлением железнодорожного сообщения с Севастополем – появляется перспектива и у порта. Продолжаем работу».

<https://nts-tv.com/news/v-2019-godu-v-sevastopole-otremontirovali-49-km-do-22970/>

ГТРК ЧУВАШИЯ; 2019.11.20; МИХАИЛ ИГНАТЬЕВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В МЕДУНАРОДНОМ ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

В Москве сегодня продолжает свою работу 13-й Международный форум «Транспорт России». В его работе принимает участие глава республики Михаил Игнатьев.

Качественных и безопасных дорог в регионах должно быть больше. В этом году объём инвестиций в транспортную инфраструктуру России вырос более чем на 14 процентов — построено около 13 тысяч км автомобильных дорог. В следующем году ожидаемая сумма финансовых вливаний в отрасль должна подойти к отметке 2 триллиона рублей. В Чувашии в рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** ежегодно вводятся десятки объектов дорожного строительства, улучшается качество дорожного покрытия, ведется эффективная работа по снижению аварийности. Особое внимание на форуме было уделено новой высокоскоростной магистрали «Европа-Западный Китай». Трасса пройдет через город Канаш, к первому этапу строительства приступят уже в следующем году.

- Было проведено много конструктивных встреч, мы уверены, что с приходом магистрали Республика получит новый толчок экономического развития, - рассказал Вячеслав **Петушенко**, председатель правления ГК «Российские автомобильные дороги».

- «Будут развиваться кемпинги, придорожный сервис, создаваться новые рабочие места. Это совсем другой уровень культуры», - отметил Глава Чувашии.

Параллельно с прокладкой новой трассы продолжится реконструкция автомобильных дорог федерального значения М7 и А15.

<https://chgtrk.l2ru.cc/news/25207>

RNS; 2019.11.20; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОЦЕНИЛИ РОСТ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ РОССИИ

Экспорт услуг транспортного комплекса России в 2019 году вырос на 4,5% в годовом выражении — до \$20 млрд, сообщил вице-премьер России **Максим Акимов** в ходе правкомиссии по транспорту.

«Отмечу, что рост экспорта услуг транспортного комплекса, по предварительной оценке, в 2019 году составит 4,5% к уровню 2018 г. и достигнет 20 млрд долларов США», — заявил **Акимов** в ходе заседания комиссии.

Он добавил, что российские авиакомпании перевезут к концу года 126 млн пассажиров.

«Еще 5 лет назад, в 2015 году, было 92 миллиона. За сотню мы перепрыгнули всего три года назад», — уточнил вице-премьер.

В 2019 году увеличение производственной мощности российских морских портов ожидается на уровне 34,7 млн тонн. Объем перевалки грузов в морских портах вырастет почти на 3% к 2018 году и составит 841 млн тонн, уточнил вице-премьер.

«Объем перевозок грузов по Северному морскому пути этом году вырастет более чем на 7 млн тонн и приблизится к 30 млн тонн», — добавил **Акимов**. В 2018 году этот показатель составлял 20,2 млн тонн.

<https://rns.online/transport/V-pravitelstve-otsenili-rost-eksporta-transportnih-uslug-Rossii-2019-11-20/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ВСМ НЕЛЬЗЯ ПОСТРОИТЬ «ЧУТЬ-ЧУТЬ»: НУЖНО СОЗДАВАТЬ СЕТЬ ИЛИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИДЕИ ВООБЩЕ - АКИМОВ

Власти РФ должны пройти «точку невозврата» в обсуждении вопроса строительстве в стране высокоскоростных магистралей (ВСМ) перед тем, как приступить к созданию таких линий, считает вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«У нас этот проект в комплексном плане (развития инфраструктуры до 2024 г. - ИФ), мы продолжаем в правительстве дискуссию по поводу даже не модели реализации - по поводу его старта», - заявил чиновник журналистам в кулуарах форума «Транспорт России» в среду.

«Невозможно построить чуть-чуть ВСМ и потом остановить строительство сети. Мы либо решаемся на этот шаг, и тогда это программа на десятилетия, то есть (такие линии будут строиться - ИФ) и в южном направлении, и в Европу, и будет расширяться на восток, либо мы принципиально откажемся от того, что будем иметь высокоскоростное движение на нашей территории», - добавил чиновник.

«Конечно, позиция транспортного комплекса в том, что мы можем, сумеем и обязаны иметь высокоскоростное движение на территории РФ», - отметил он при этом.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7160795>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.20; АКИМОВ: ЭЛЕКТРОННЫЕ ПУТЕВЫЕ ДОКУМЕНТЫ МОГУТ ВВЕСТИ В 2020 ГОДУ

Электронная накладная и электронный путевой лист могут начать работать в России в 2020 году, заявил в ходе пленарной сессии на форуме «Транспортная неделя-2019» вице-премьер России **Максим Акимов**.

«Я считаю, 2020 год - это точно решение задач, по крайней мере, для внутрироссийских перевозок - это электронные товарно-сопроводительные документы: электронная накладная и электронный путевой лист. У нас нет технологических препятствий, да и регуляторных, пожалуй, тоже для того, чтобы решить эти две задачи», - сказал **Максим Акимов**. При этом отметил, что нужно обеспечить работу единого сервиса валидации и заполнения документов, а также создать алгоритмы для заполнения шаблонов.

В целом в России вместе со странами Евразийского экономического союза (ЕАЭС) будет создана глобальная цифровая логистическая система. «Мы приняли принципиальное решение, что с базовым содержанием федерального проекта в составе комплексного плана по созданию мультимодальной логистической сети, будет создание такой цифровой среды», - сказал он.

При этом, подчеркнул вице-премьер, нужно важно выбрать правильную схему взаимодействия с бизнесом, чтобы никому не пришлось перестраивать свои системы и нести расходы.

Сервис будет открыт для присоединения к нему и для ведомств, и для бизнеса, занимающегося перевозками.

Реализовать эти планы нужно в короткие сроки, отметил **Максим Акимов**.

<https://rg.ru/2019/11/20/akimov-elektronnye-putevye-dokumenty-mogut-vvesti-v-2020-godu.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; АКИМОВ НЕ ВИДИТ СМЫСЛА ОБСУЖДАТЬ ПРИВАТИЗАЦИЮ РЖД ИЗ-ЗА ИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПЛАНОВ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** сомневается в интересе частных инвесторов к доле в ОАО «Российские железные дороги» с учетом масштабных инвестиционных планов госкомпании.

«С моей точки зрения, пул обсуждаемых проектов и степень нагрузки на ключевую инфраструктуру такова, что нет резона частному инвестору участвовать в капитале РЖД», - заявил **Акимов** журналистам в кулуарах форума «Транспорт России» в среду.

По его мнению, в этой связи приватизация монополии - «это очень дальний горизонт», «очень долгая перспектива». «И я никаких резонов на сегодняшний день даже в рассмотрении этого вопроса не вижу», - подчеркнул **Акимов**, напомнив, что частный капитал сейчас участвует в «торгуемом долге» компании (облигациях).

Схожую позицию, хотя и в несколько ином контексте, высказал журналистам в кулуарах форума и замглавы **Минтранса** Владимир **Токарев**. «Я думаю, что это (приватизация «Российских железных дорог» - ИФ) не скоро будет. Мне кажется, что РЖД - не та компания: она больше несет социальную нагрузку, и многие вопросы ей приходится решать не в рамках экономических процессов, а просто потому, что так требует сегодняшняя ситуация», - сказал он.

«Мне кажется, инфраструктура должна оставаться в собственности государства. Пока так должно быть, а дальше - жизнь покажет», - добавил **заместитель министра** транспорта, отметив при этом, что «пока идея приватизации (РЖД - ИФ) как таковая не заходила» (не обсуждалась на уровне всего правительства - ИФ).

ТАСС; 2019.11.20; МАКСИМ АКИМОВ НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ УЧАСТИЯ ЧАСТНОГО ИНВЕСТОРА В КАПИТАЛЕ РЖД

Оснований для участия в капитале «Российских железных дорог» частных инвесторов на данный момент не существует. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ **Максим Акимов** в кулуарах выставки «Транспортная неделя».

«Это очень дальний горизонт, с моей точки зрения, сам пул обсуждаемых проектов и степень нагрузки на эту ключевую инфраструктуру такова, что нерезонно частному инвестору участвовать в капитале РЖД. Я напомню, кстати, у нас в капитале РЖД участвует частный инвестор, у нас привилегированная акция есть. Есть торгуемый долг частный, если брать капитал в целом, не только акционерный капитал. Это очень долгая перспектива, я никаких резонов на сегодняшний день даже рассмотрения этого вопроса не вижу», - сказал **Акимов**.

Как ранее сообщил **замминистра** финансов РФ Алексей Моисеев, Минфин РФ предлагал повторно рассмотреть вопрос приватизации «Транснефти», «Россетей», РЖД, «Русгидро» и «Аэрофлота». По его словам, приватизация компаний может быть осуществлена в 2021 году.

Позиция Минфина состоит в снижении доли государственного участия в уставных капиталах указанных компаний до 50% плюс одна акция.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/osnovanij-dla-ucastia-castnogo-investora-v-kapitale-rzd-na-dannyj-moment-net---akimov>

КОММЕРСАНТЬ. НОВОСТИ ONLINE; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.11.20; ГТЛК ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К АЭРОПОРТАМ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ИНФРАСТРУКТУРУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ГАВАНЕЙ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует инвестировать в аэропортовую инфраструктуру. Одним из объектов инвестиций может стать подмосковный Жуковский. У госкомпании уже есть опыт работы с крупными инфраструктурными проектами: так, она участвует в строительстве порта Лавна в Мурманской области. Эксперты отмечают, что ГТЛК может получить прибыль, инвестируя в терминалы, а капиталовложения в аэродромную инфраструктуру окупить практически невозможно.

ГТЛК рассматривает региональные аэропорты в качестве объекта инвестиций, заявил на форуме «Транспортная неделя» гендиректор компании Сергей Храмагин. «Очень важная для нас история - выйти на рынок аэропортов. Есть ряд интересных объектов, в которых наши механизмы могли бы быть применены. Например, подмосковный аэропорт Жуковский», - сказал он (цитата по «Интерфаксу»).

Госкомпания, в частности, рассматривает концессионные схемы развития по примеру угольного порта Лавна в Мурманской области, где она сегодня незначительно присутствует в капитале, однако до апреля контролировала проект и привлекала в него инвесторов. Компания привлекает кредиты на развитие инфраструктуры порта: так, на ПМЭФ-2019 Газпромбанк предоставил ей кредит 30 млрд руб. на строительство угольного терминала и дноуглубительные работы.

Сегодня у компании нет никаких конкретных планов по развитию аэропортов, сказали в ГТЛК. Но аэропортовая инфраструктура кажется госкомпании «перспективным направлением».

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что обычно инвестиции в аэропортовую инфраструктуру трудно окупить: расходы на создание перронов, рулежных дорожек и взлетно-посадочных полос велики.

«Обычно инвестиции в такие объекты - государственное дело. И правительство может поручить своим компаниям развивать региональную аэропортовую инфраструктуру», - полагает эксперт.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий говорит, что при пассажиропотоке больше 1 млн человек в год инвестиции в терминальную инфраструктуру можно окупить за довольно короткие сроки. При меньшем пассажиропотоке окупить вложения сложно. Капиталовложения в перроны, терминалы и прочую аэродромную инфраструктуру не окупаются, но они могут быть социальной нагрузкой для ГТЛК.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164954>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГТЛК ИНТЕРЕСУЕТСЯ ИНВЕСТИЦИЯМИ В РЕГИОНАЛЬНЫЕ АЭРОПОРТЫ, ВИДИТ ПОТЕНЦИАЛ В КОНЦЕССИИ ПО ПРИМЕРУ ЛАВНЫ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, 100% у Минтранса РФ) интересуется инвестициями в аэропортовую инфраструктуру в регионах, заявил гендиректор компании Сергей Храмагин.

«Очень важная для нас история - выйти на рынок (региональных - ИФ) аэропортов. Есть ряд интересных объектов, в которых наши механизмы могли бы быть там применены. Например, подмосковный аэропорт «Жуковский», - сказал Храмагин журналистам на форуме «Транспортная неделя - 2019».

Он отметил, что ГТЛК видит потенциал, в том числе в концессионных схемах развития аэропортов по примеру порта Лавна в Мурманской области.

Концессионное соглашение по порту Лавна было подписано между Федеральным агентством морского и речного транспорта и ГТЛК в ноябре. Концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. В феврале совет директоров ГТЛК одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект. Первую очередь терминала мощностью 9 млн тонн планируется запустить в декабре 2019 г., вторую - в декабре 2021 г.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; «ДЕЛО» ПРИ ПОКУПКЕ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ВЫСТАВИТ ОФЕРТУ, ХОЧЕТ, ЧТОБЫ ВТБ ОСТАЛСЯ АКЦИОНЕРОМ

Группа «Дело» в случае покупки у ОАО «Российские железные дороги» 50% + 2 акций ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) выставит оферту держателям его бумаг на их выкуп.

«Если мы одержим победу на аукционе, то обязаны по закону сделать предложение другим участникам на покупку их доли в (операторе - ИФ)», - заявил журналистам владелец транспортного холдинга Сергей Шишкарёв в кулуарах форума «Транспорт России».

«Хотелось бы, конечно, чтобы ВТБ (МОЕХ: VTBR) остался», - отметил бизнесмен при этом. «Если сегодня все, кто заявлял, что этот актив им интересен, видят в нас стратегического инвестора, то пакет должен дороже стоить», - сказал Шишкарёв.

«У нас два варианта развития - либо другие акционеры предъявляют акции к покупке, а у нас есть возможность выкупить, либо данный актив развиваем совместно», - сказал он. «Я хотел бы поблагодарить организатора аукциона - «ВТБ Капитал» за качественно организованный процесс», - также заявил предприниматель.

Говоря об источниках финансирования, он отметил, что 25-30% стоимости пакета будет оплачено из собственных средств, остальные - будут заемными, и кредитором выступит Сбербанк (МОЕХ: SBER).

«Мы видели презентацию менеджмента «Трансконтейнера». Я считаю, что это очень качественный, хорошо подготовленный документ. Мы считаем ее жизнеспособной и планируем следовать представленной стратегии», - также заявил Шишкарёв. «Единственное, что мы планируем добавить, - это синергия от объединения портовых и железнодорожных активов в единую бизнес-модель», - отметил он.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГРУППА «ДЕЛО» НАМЕРЕНА ВЫЙТИ НА РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, ИЗУЧАЕТ ПАССАЖИРСКИЙ СЕГМЕНТ

Группа «Дело» намерена выйти на рынок морских грузоперевозок, заявил журналистам владелец транспортного холдинга Сергей Шишкарёв в кулуарах форума «Транспортная неделя 2019».

«В нашей стратегии мы прорабатываем вопрос, мы хотим выйти в море», - сказал он. «В будущем «Дело» не исключает использование чартера, бербоут-чартера и строительство собственного флота», - сказал Шишкарёв.

«В шиппинг группа пойдет вне зависимости от итогов аукциона по покупке 50% плюс две акции «Трансконтейнера» (МОЕХ: TRCN). В любом случае пойдём. (. . .) Для компании это тоже стратегическая инициатива. Я уверен, поддержка будет, и главное, есть возможность кредитования. Нужен диалог с финансовыми институтами, понимание рынка. Будем это пробовать», - отметил Шишкарёв. По его словам, не исключено партнерство с ведущими банками.

Кроме того, компания изучает вопрос организации круизных пассажирских перевозок. «Хотим развивать пассажирские перевозки на Черном море. Пассажирские нормальные суда вместимостью 500-700 человек», - добавил он.

ТАСС; 2019.11.20; «РЖД» И «СУХОЙ ПОРТ ЮЖНОУРАЛЬСКИЙ» ДОГОВОРИЛИСЬ О РАЗВИТИИ ТЛК

ОАО «РЖД» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» (дочерняя структура ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания») подписали 20 ноября в рамках

ХIII Международного форума «Транспорт России-2019» соглашение о взаимодействии в сфере развития транспортно-логистического комплекса (ТЛК) «Южноуральский», следует из сообщения, опубликованного на сайте монополии.

«Стороны намерены реализовывать транзитный и экспортный потенциал ТЛК «Южноуральский», расположенного на станции Формачево Южно-Уральской железной дороги, создавая благоприятные условия и инвестиционный климат для эффективного развития транспортно-логистической и инженерной инфраструктуры комплекса», - говорится в сообщении.

«Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» предусматривает реализацию федерального проекта «Транспортно-логистические центры».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-i-suhoy-port-uznouralskij-dogovorilis-o-razviti-tlk>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; РЖД И РВК ЗАПУСТЯТ ВЕНЧУРНЫЙ ФОНД ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИТ-ПЛАТФОРМ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

ОАО «Российские железные дороги» и Российская венчурная компания (РВК) создадут венчурный фонд, который, в частности, будет сфокусирован на инвестициях в проекты по созданию ИТ-платформ и решений в сфере грузовых перевозок, технологии интернета вещей, больших данных, бизнес-аналитики и прогнозирования.

Согласно сообщению сторон, соответствующий меморандум был подписан в среду в рамках форума «Транспорт России». Фонд также предполагает инвестиции в сфере кибербезопасности, в технологии искусственного интеллекта и машинного обучения, ИТ-платформы для пассажирского сообщения.

Еще один фонд, который планируют создать стороны, ориентирован на развитие «широкого спектра решений для транспортной индустрии». Его инвестиционный фокус - технологии транспортного машино- и приборостроения, новые материалы, роботизация, 3D-печать, аддитивные технологии, квантовые коммуникации, «зеленые технологии».

«Новые фонды нацелены на инвестирование в проекты ранних стадий, которые имеют потенциал синергии с деятельностью РЖД и железнодорожной отраслью и будут способствовать повышению эффективности бизнес-модели холдинга. Фонды начнут деятельность в 2021 г. Также предусмотрена возможность привлечения в капитал фондов новых промышленных и финансовых партнеров», - говорится в сообщении.

«Венчурные фонды становятся одним из ключевых инструментов для технологического обновления традиционных отраслей экономики. Совместные фонды РВК и РЖД - первый опыт использования такого инструмента в области железнодорожного транспорта. Благодаря (этому - ИФ) портфельные проекты получают возможности для развития», - отметил генеральный директор РВК Александр Повалко, слова которого приводятся в сообщении компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» БУДЕТ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ ИЗ КИТАЯ С ТЕРМИНАЛА «РЕГИОНА» В ПРИАМУРЬЕ

ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) и группа «Регион» будут сотрудничать в организации грузовых перевозок между КНР и государствами Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Согласно сообщению железнодорожного оператора, соответствующее соглашение стороны подписали в рамках форума «Транспорт России». Документ предусматривает синхронизацию работы таможенно-логистического терминала (ТЛТ) «Каникурган» (Амурская обл.) и контейнерного терминала в Благовещенске.

«Регион» выступает инвестором строительства «Каникургана». Предполагается, что он будет крупнейшим ТЛТ на Дальнем Востоке и станет «важной частью инфраструктуры автомобильного моста Благовещенск-Хэйхэ через Амур», а также позволит до 2030 г. увеличить российско-китайский грузопоток через Благовещенск в 10 раз.

«Трансконтейнер», по словам его генерального директора Вячеслава Сараева (приводятся в сообщении), считает проект «мощным, с международной основой», видит в нем «большой экономический потенциал».

«Распределение функций таково: на «Каникургане» будут происходить таможенное оформление и консолидация грузов, которые затем будут доставляться в Благовещенск под загрузку контейнерных поездов. С «Регионом» мы обеспечим ритмичное формирование составов и четкую работу терминала, включив (его - ИФ) в логистические решения на территории Амурской области и Северо-Восточного Китая», - уточнил он.

«За счет партнерства с «Трансконтейнером» мы сможем соединить автомобильные потоки из КНР с Транссибом, предложив рынку логистические решения, эффективные и по срокам доставки, и по стоимости. Мощности ТЛТ позволят охватить практически весь Северо-Восточный Китай, где объемы автоперевозок существенно преобладают над железнодорожными, и связать основные центры экономической активности Северо-Восточного Китая и стран ЕАЭС», - добавила глава Агентства развития проектных инициатив «Региона» Валерия Репкова, которую также цитирует «Трансконтейнер».

Проект по созданию терминала «Каникурган» планируется реализовать до 2024 г. Первая очередь складов временного хранения, трак-стоп для паркинга грузовиков и автобусов, а также административное здание будут построены в 2020 г. Общий объем инвестиций в строительство ТЛТ превысит 8,1 млрд руб.

ИА БАШИНФОРМ; 2019.11.20; БАШКИРИЯ ЗАПРОСИЛА ФЕДЕРАЛЬНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ НА ШЕСТЬ НОВЫХ АВИАНАПРАВЛЕНИЙ

Глава Башкирии Радий Хабиров на XIII Международном форуме «Транспорт России» обратился к руководителю Федерального агентства воздушного транспорта Александру **Нерадько** с предложением оказать поддержку в субсидировании еще шести авиарейсов.

На встрече обсуждались вопросы развития региональных авиаперевозок и Уфимского авиационного транспортного узла.

Глава Башкирии сообщил, что республика на 2020 год выделила 180 млн рублей для субсидирования авиарейсов по восьми направлениям: Оренбург, Самара, Нижний Новгород, Пермь, Волгоград, Минеральные Воды, Ростов-на-Дону, Краснодар. Для расширения маршрутной сети региональных перевозок руководитель региона обратился к Росавиации с предложением оказать федеральную поддержку в части субсидирования еще шести направлений.

Также Хабиров отметил, что количество пассажиров, проходящих через международный аэропорт Уфы, растет с каждым годом и этот показатель уже превысил 3 млн человек. Поэтому аэродромный комплекс необходимо реконструировать - нужно модернизировать рулежные дорожки и расширить перрон.

Ранее агентство «Башинформ» сообщало, что Радий Хабиров принял участие в форуме «Транспорт России», где встретился с заместителем министра транспорта России и руководителем **Росморречфлота Юрием Цветковым**, с руководителем **Росавтодора Андреем Костюком** и с руководителем Росавиации Александром **Нерадько** и обсудил вопросы, связанные с транспортной обстановкой в регионе.

<http://www.bashinform.ru/news/1381045-bashkiriya-zaprosila-federalnoe-subsidirovanie-na-shest-novykh-avianapravleniy/>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПУТИН: НУЖНО ПОСЧИТАТЬ, КАКОЙ ВАРИАНТ ЭФФЕКТИВНЕЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ - СКОРОСТНОЕ ИЛИ ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Решение о том, какое железнодорожное движение развивать - скоростное или высокоскоростное, нужно принимать по итогам анализа экономической эффективности, заявил президент **Владимир Путин**.

«Отношение чисто рыночное - посчитать надо. Понятно, что давно считают, и тем не менее», - сказал **Путин**, отвечая в ходе форума «ВТБ Капитала» «Россия зовет!» на вопрос главы Siemens в России Александра Либерова о том, как он относится к проекту ВСМ Москва-Казань.

«Мы знаем, как во многих странах развивается высокоскоростное железнодорожное движение, каковы экономические результаты развития этого вида транспорта. Нам нужно понять, принять окончательное решение по поводу того, что для нас является

оптимальным. Высокоскоростное движение или просто скоростное. Что эффективнее для нас. Грузооборот, пассажирооборот - это счетные позиции», - сказал президент.

«Средства выделены у нас, это (финансирование ВСМ - ИФ) в принципе возможно, даже из того же ФНБ. Отдача какая будет - вот что важно. Не в отдаленной, а хотя бы в среднесрочной перспективе. Исходим только из этого», - заключил он.

Власти РФ должны пройти «точку невозврата» в обсуждении вопроса строительства в стране высокоскоростных магистралей (ВСМ) перед тем, как приступить к созданию таких линий, считает вице-премьер РФ **Максим Акимов**. «У нас этот проект в комплексном плане (развития инфраструктуры до 2024 г. - ИФ), мы продолжаем в правительстве дискуссию по поводу даже не модели реализации - по поводу его старта», - заявил чиновник в среду.

«Невозможно построить чуть-чуть ВСМ - и потом остановить строительство сети. Мы либо решаемся на этот шаг, и тогда это программа на десятилетия, то есть (такие линии будут строиться - ИФ) и в южном направлении, и в Европу, и будет расширяться на восток, либо мы принципиально откажемся от того, что будем иметь высокоскоростное движение на нашей территории», - отметил **Акимов**.

В последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва-Казань с возможностью продления на Урал и создания на ее основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Предполагалось, что строительные работы могут начаться в 2019 году - с участка Железнодорожный (Подмосковье) - Гороховец (Владимирская область). Однако в 2018 г. вновь был реанимирован проект строительства высокоскоростной линии Москва - Санкт-Петербург.

В апреле **Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Проектирование этого участка может занять три года, говорил в сентябре **заместитель министра** транспорта РФ **Владимир Токарев**.

В 2019 году планируется провести сравнительный анализ параметров проектирования и принятых основных проектных решений обоснования инвестиций в строительство ВСМ Москва - Санкт-Петербург и проектной документации ВСМ Москва-Казань, говорил генеральный директор - главный инженер РЖД **Сергей Кобзев**. Кроме того, планируется провести пересчет сметной стоимости обоснования инвестиций в строительство ВСМ в текущий и прогнозный уровень цен.

По итогам проведенных работ будут сформированы основные выводы о возможности и целесообразности строительства ВСМ Москва-Петербург по согласованному в 2009 году западному варианту трассы, которые позволят определить исходные данные для проектирования и уточнить предварительную стоимость строительства. При этом многие решения, которые использовались в проекте ВСМ Москва-Казань, будут использоваться для строительства ВСМ Москва-Петербург, пояснял топ-менеджер.

ВСМ Москва-Петербург, в случае ее запуска, облегчит выход грузов по Транссибирской магистрали с Урала в направлении Северо-Запада РФ, заявлял заместитель генерального директора компании **Александр Мишарин**. По его словам, запуск ВСМ на этом маршруте позволит компании перейти к специализации целых направлений с разделением на грузовые и пассажирские линии и внедрить передовые технологии перевозки грузов, снизив себестоимость перевозки и содержания инфраструктуры.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191120/1561164826.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПУТИН В ЧЕТВЕРГ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРВЫМ МАРШРУТАМ МЦД В МОСКВЕ

Президент России **Владимир Путин** в четверг, 21 ноября, примет участие в церемонии открытия движения по первым маршрутам Московских центральных диаметров - новых наземных веток метро, которые свяжут столицу с областью, сообщает пресс-служба Кремля в среду.

«Общая протяженность первых двух маршрутов «Белорусско-Савеловского» (МЦД-1) и «Курско-Рижского» (МЦД-2) составляет 132 км, на них расположено 57 станций, с 19 из

которых можно будет сделать пересадку на метро, Московское центральное кольцо и радиальные направления железной дороги», - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что Московские центральные диаметры являются совместным проектом Минтранса России, правительства Москвы, правительства Московской области и ОАО «РЖД».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫЩЕЧКИН; 2019.11.20; ПРИЛОЖИ НА ВЫХОДЕ; КАК НЕ ЗАПУТАТЬСЯ ПРИ ОПЛАТЕ ПРОЕЗДА НА МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРАХ?

Судя по расписанию электричек, жители Москвы и Подмосковья уже завтра смогут прокатиться на первых двух Московских центральных диаметрах - абсолютно новом виде рельсового транспорта, где поезда курсируют в режиме метро. Отныне столичные вокзалы для них больше не тупики на маршруте, а лишь остановки на длинных перегонах от Нахабино до Подольска и от Одинцово до Лобни. Схема оплаты проезда достаточно простая, и пассажиры к ней быстро привыкнут. Но для начала кое-что пояснить будет не лишним.

Первый вопрос для всех, конечно, цена. Приведу цифры. Стоимость поездки в зоне «Центральная» (в пределах станций Сетунь - Марк и Остафьево - Волоколамская) - 38 руб. по тарифу «Кошелек».

В эту цену уже включены пересадки на метро и МЦК - их нужно успеть сделать в течение 90 минут. С пересадкой на наземный транспорт выйдет 59 руб. За 1900 руб. можно купить 60 поездок. Действуют и абонементы: сутки - 230 руб., трое суток - 438 руб., 30 дней - 2170 руб., 90 дней - 5430 руб., 365 дней - 19 500 руб. Возможна и бесконтактная оплата картами, поддерживающими PayPass и PayWave, или смартфоном с GooglePay, SamsungPay и ApplePay - заплатить в этом случае за поездку придется 42 руб.

Зона «Пригород» стоит дороже. Зато в нее уже включен весь периметр обоих диаметров. Одна поездка - 45 руб. с пересадками на метро и МЦК, а вместе с «наземкой» - 83 руб. Совсем недавно с областным правительством согласовали и абонементы. Они уже работают, их можно записать на «Тройку»: сутки - 285 руб., трое суток - 545 руб., 30 дней - 2570 руб., 90 дней - 6940 руб., 365 дней - 24 450 руб. Со всеми видами бесконтактной оплаты стоимость поездки - 49 руб. Для зоны «Дальняя» фиксированной стоимости нет. Расчет идет по принципу дальше едешь - больше платишь. Просто, выезжая из «Пригорода», нужно к 45 руб. добавлять 23 руб. за каждые 10 км пути. Но имейте в виду, что оплата картой «Тройка» или «Тройка-Стрелка» возможна только в пределах станций Кубинка, Дмитров, Чехов и Новоиерусалимская.

Первое, что нужно сделать перед поездкой по диаметрам, это перепрограммировать «Тройку». Это же касается и всех льготных транспортных карт, которые, кстати, тоже работают на МЦД. Сделать это можно в любой кассе метро или с помощью желтых информационных терминалов. Также операцию можно провести с помощью билетного автомата, пополнив баланс минимум на один рубль. Второй не менее важный момент - не забыть приложить «Тройку» на выходе со станции, так как на МЦД действует двойная валидация. Это необходимо, чтобы правильно рассчитывать стоимость поездок. Ведь если вы едете в пределах Москвы - это одна цена, а до Одинцово или Подольска уже другая. Причем на той же электричке можно уехать и дальше в «Дальнюю» зону. При второй валидации как раз и произойдет финальное списание средств.

Кто-то наверняка подумает, что легко сможет сэкономить, просто спрыгнув с платформы, например, в Нахабине и обойти турникеты. Не тут-то было. Карту просто заблокируют, и по ней уже нельзя будет пройти в следующий раз не только на МЦД, но и вообще сесть на какой-либо другой городской транспорт. «Первое время блокировать не будем, но скоро придется платить за разблокировку 150 рублей», - уточнил первый замначальника метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов. Многие скажут: куплю новую карту за 50 рублей, и все. Так, конечно, можно сделать, но все абонементы и деньги с «Кошелька» пропадут.

И самое главное - абонементы и «Кошелек» между собой не взаимодействуют. Во всяком случае пока. То есть, если у вас на «Тройку» записан билет, скажем, на 30 дней по

«Центральной» зоне и вы собрались в Одинцово, то все равно платить придется 45 рублей. Хотя логично в этом случае просто дописать 7 рублей за пользование «Пригородом». Ведь 38 рублей за проезд по Москве вы уже и так покрыли абонементом.

Новое тарифное меню позволит экономить до 75% на проезде в сравнении со старым ценником. Транспортники уже даже подсчитали общую экономию за год - все вместе пассажиры сэкономят до 7 миллиардов рублей. Есть еще приятные бонусы. Самым активным пассажирам за их предложения по развитию Московских центральных диаметров подарят именные карты «Тройка» с эксклюзивным оформлением. По словам Романа Латыпова, принимаются самые разные советы - от корректировки тарифов до замены расположения указателей. Причем на эту карточку могут заранее записать абонемент. Это не все приятные моменты. Некоторое время после запуска диаметров «Тройки» будут раздавать просто так. «Предполагается, что в первое время определенный объем «Троек» мы будем раздавать бесплатно. Чтобы избежать скученности, потому что не все успеют перекодировать. Это будет практически на всех станциях МЦД-1 и МЦД-2», - объяснил исполнительный директор АО «Центральная ППК» Иван Конев.

И еще один совет. Сейчас у многих МЦД ассоциируется именно с современными поездами «Иволга», и для пассажиров это некий маркер того, что они не ошиблись поездом. Но привязываться к типу электрички не нужно - «диаметральными» становятся практически все поезда, попадающие в зону D-1 и D-2. Новая тарифная сетка в любом случае актуальна и для остальных составов.

Мнение

С завтрашнего дня скорректированы маршруты и тарифы пригородных поездов-экспрессов, курсирующих на Белорусско-Савеловском и Курско-Рижском направлениях. Часть фирменных экспрессов отменена. Советуем ознакомиться с актуальным расписанием движения пригородных электричек на официальном сайте ЦППК.

<https://rg.ru/2019/11/20/reg-cfo/kak-ne-zaputatsia-pri-oplate-proezda-na-moskovskih-centralnyh-diametrah.html>

ИЗВЕСТИЯ; КРИСТИНА СУМСКАЯ; 2019.11.21; БЕЗ ОБХОДА НАСКВОЗЬ: ПО МЦД ПРОЙДУТ ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА; КАК ИЗМЕНИТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ С ЗАПУСКОМ НОВОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО

В четверг, 21 ноября, запускается движение по первым двум Московским центральным диаметрам. Теперь из Лобни до Одинцово можно доехать без пересадок за 87 минут. В будущем МЦД соединит 17 городов. Как новое наземное метро изменит транспортную систему столицы, сколько сэкономит благодаря МЦД среднестатистическая семья в Москве и Подмосковье, а также можно ли этот опыт передать другим регионам, разбирались «Известия».

В один присест

«Теперь пассажир сможет сесть в Подольске, заплатить за проезд 45 рублей и ехать за эти деньги хоть на «Охотный Ряд», хоть в Алтуфьево, хоть в Митино. Сегодня за эту же поездку он должен отдать 107 рублей — в два с лишним раза больше», — объясняет мэр столицы Сергей Собянин.

Впервые о проекте МЦД он объявил 15 ноября 2017 года на встрече с президентом России Владимиром Путиным и главой РЖД Олегом Белозеровым. Развитие пригородных железных дорог упиралось в тупик: поезда доезжали до вокзалов, где расширять инфраструктуру проблематично. Строить пригородное метро — дорого (порядка 250 млрд рублей) и очень долго.

«Мы придумали схему, которая бы соединила разрозненные куски этих дорог и создала сквозные диаметры. Вот на примере Белорусского, Савеловского направлений можно увидеть, что, по сути дела, создается новая наземная ветка метро протяженностью около 50 км», — заявил тогда глава города.

Первой запускается как раз линия МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» (Одинцово–Лобня), а также МЦД-2 «Курско-Рижский» (Нахабино–Подольск). В будущем их будет пять: в

стадии планирования находятся ветки МЦД-3 «Ленинградско-Казанский», МЦД-4 «Киевско-Горьковский» и МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий».

С ветерком и комфортом

МЦД изменит не только столичную, но и подмосковную транспортную систему. Он объединяет метрополитен, МЦК и пригородные электрички. Так, диаметры насквозь пересекают Москву и позволяют напрямую добраться из одного подмосковного города в другой — из Лобни в Одинцово (за 87 минут), из Нахабино в Подольск (за 120 минут).

Общая протяженность первых запущенных линий МЦД — 132 км. На них будет открыто 66 станций, на 27 предусмотрены пересадки — на метро, МЦК и пригородные электрички. К моменту запуска открыто 57 станций с 19 пересадочными. Суммарно две новые ветки наземного метро дадут 900 тыс. новых пассажиро-мест ежедневно.

Подстраиваться под расписание, как в случае с электричками, не придется. В часы пик интервал движения поездов МЦД составит 5–6 минут. Время работы — с 5:30 до часа ночи.

На МЦД выйдут 39 поездов нового поколения «Иволга», которые производит «Трансмашхолдинг». Первое время на Московских центральных диаметрах будут ездить не только новые «Иволги», но и обычные электропоезда в смешанном режиме.

По словам заммэра, руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максима Ликсутова, в разработке кабины поездов участвовали машинисты — по их просьбе был увеличен обзор, добавили камеру видеонаблюдения, а пульт машиниста подвинули ближе к лобовому стеклу, чтобы повысить уровень безопасности.

«Иволга» — поезд-трансформер. Это касается как составности (количество вагонов может варьироваться от пяти до 12), так и внутреннего оснащения: некоторые сиденья раскладываются, адаптируясь под нужды пассажиров. Именно комфортность новых поездов, по мнению опрошенных «Известиями» экспертов, может стать решающим фактором для выбора МЦД вместо личного авто: начиная от бесплатного Wi-Fi и разъемов для подзарядки гаджетов, заканчивая пеленальными столиками и креплениями для велосипедов.

«Не только ценовая политика, но и комфорт новых поездов (наличие Wi-Fi и розеток, например, дает возможность поработать в пути, чего не сделаешь в авто) могут подтолкнуть людей к тому, чтобы отказаться от машин, что разгрузит дороги», — отметил в беседе с «Известиями» председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

По словам директора Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константина Трофименко, запуск МЦД особенно поспособствует разгрузке на Волоколамском шоссе и Новой Риге, а также на подъездах к Красногорску.

«Нескольким сотням тысячам жителей Москвы станет колоссально удобнее перемещаться», — сказал специалист «Известиям».

Плюс в кошелек

«По нашим расчетам, среднестатистическая семья из Подмосковья, из таких городов, как Долгопрудный и Лобня, будет экономить порядка 30 тыс. рублей в год», — говорит председатель Общероссийского объединения пассажиров. По его словам, даже на дальних пригородных направлениях сэкономят удастся порядка 50% затрат.

По оценкам столичных властей, новые тарифы позволят экономить до 75% расходов на проезд. Губернатор Подмосковья Андрей Воробьев отмечал, что, например, поездка из Подольска до центра Москвы обходится сейчас в 3,5 раза дороже: «В год можно экономить до 50 тыс. рублей — серьезная сумма для семьи с любым достатком».

МЦД поделены на три тарифные зоны: «Центральная», «Пригород» и «Дальняя». Одна поездка в пределах «Центральной» стоит 38 рублей (по тарифу «Кошелек» на «Тройке», как на метро и наземном транспорте), в «Пригороде» — 45 рублей. Цена на поездку в «Дальней» зоне складывается из стоимости билета на электричку и билета за 45 рублей. Для пенсионеров, многодетных семей, инвалидов и других категорий льготников проезд будет бесплатным.

За пересадки между МЦД, МЦК и метро платить не нужно, но для этого нужно перепрограммировать карту «Тройка» (ту же операцию нужно сделать с социальной

картой учащегося или студента). Это можно сделать в кассах метрополитена, автоматах по продаже билетов и желтых инфотерминалах, а также андроидовском приложении «Метро Москвы» с 20 ноября. Перепрошить также нужно кольца, браслеты и брелки. Новые карты перекодировать не нужно, подчеркнули в столичном департаменте транспорта. Бесплатная пересадка действует в течение 90 минут с первой активации карты.

За утро среды 1,3 млн владельцев «Тройки» перекодировали карты, рассказали в Московском метрополитене.

Впоследствии проезд на МЦД можно будет оплачивать банковскими картами с функцией бесконтактной оплаты и соответствующими приложениями в гаджетах. Кроме того, в будущем к системе могут подключить подмосковные карты «Стрелка».

«Что принципиально изменится для пассажиров, которые будут пользоваться Московскими диаметрами и станциями, которые находятся за их пределами? Это валидация при входе и выходе. Еще принципиальная вещь — если вы не отвалидировались на выход, то ваша карта будет заблокирована — карта «Тройка» и социальная карта», — сообщил исполнительный директор АО «Центральная ППК» Иван Конев. За разблокировку карты придется заплатить 150 рублей, однако пока штрафная мера не введена.

Дешевле станет и провоз багажа. В МЦД он обойдется в 60 рублей (в пригородных электричках цена при более дальних поездках может быть вдвое больше), причем домашние животные и велосипеды под эту категорию не проходят — их можно везти бесплатно.

«Сопровождать на МЦД граждан, которым требуется помощь в передвижении, будут сотрудники Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП)», — обещают власти. Инспекторы будут сопровождать маломобильных граждан, пожилых людей, многодетные семьи и родителей с детьми.

Новые возможности

В ходе международного форума «Транспорт России» **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик сообщил, что на сегодняшний день у станций МЦД организованы стоянки на 4 тыс. машин. В перспективе — еще 12 тыс. «МЦД-1 и МЦД-2 — это не конечный результат, есть еще третий и четвертый диаметры, в дальнейшем — пятый, — добавил Гержик. — Это всё облегчит жизнь в большой московской агломерации».

Автомобилисты, пользующиеся Московскими центральными диаметрами, смогут бесплатно оставлять машины на обустроенных парковках со шлагбаумом. Возле станций МЦД Царицыно, Тимирязевская, Дегунино, Беговая, Волоколамская, Лианозово и Кунцево 1 организованы специальные перехватывающие парковки. При совершении двух поездок на МЦД, первая из которых – от ближайшей станции, парковка будет бесплатной. В 2020-м и последующие годы московские власти продолжат благоустройство территорий, которые прилегают к станциям МЦД.

В компании «Аэроэкспресс» заверили, что стоимость поездки в их поездах не изменится после запуска МЦД-1. Однако изменится стартовая точка отправления «Аэроэкспресса» до аэропорта Шереметьево: теперь ею станет Одинцово, а Белорусский вокзал будет промежуточной точкой.

«На шереметьевском «Аэроэкспрессе» теперь можно будет добраться не только до аэропорта, но и доехать до нужной станции на участке от Одинцово до «Окружной» (кроме Тимирязевской)», — говорится в сообщении компании. Интервал отправления сохранится тот же — 30 минут.

Модель на всю страну

Рельсовые городские транспортные системы, такие как МЦД, имеют самый высокий показатель right-of-way, отметила в беседе с «Известиями» доцент Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского НИУ ВШЭ Мария Роженко. Проще говоря, это значит, что метро и городские электрички едут, ничего им не мешает и мало что может нарушить их движение. Но электрички старого образца сложно назвать полноценным городским транспортом из-за расписания.

На втором месте по показателю right-of-way оказываются трамваи, но развивать их сеть обычно дороже, отмечает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константин Трофименко. МЦД обкатает экономическую модель, что может стать самым важным эффектом от его запуска.

«Через несколько лет можно будет посмотреть, как МЦД преобразит окружающую среду. Сейчас железная дорога во многом проходит по маргинальным местам — это промзоны, гаражи и так далее, — объясняет Константин Трофименко. — Около станций МЦД, пересадочных хабов будет развиваться жизнь. На перехватывающих парковках, например, будут открываться ТЦ».

Это инвестиционная модель, с которой можно идти в регионы, где нет денег, чтобы копать метро или развивать сеть трамвайных перевозок. «Пока города-миллионники боятся это делать, потому что им не ясна экономика таких проектов», — говорит специалист.

<https://iz.ru/945496/kristina-sumskaia/bez-obkhoda-naskvoz-po-mtcd-proidut-pervye-poezda>

ИЗВЕСТИЯ; 2019.11.21; ПУТИН ЛИЧНО ОТКРОЕТ ПЛАТНУЮ ТРАССУ М-11 МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

Президент России **Владимир Путин** примет участие в церемонии открытия платной трассы М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом. Об этом в интервью «РИА Новости» заявил специальный представитель президента по природоохранной деятельности, экологии и транспорту Сергей Иванов.

Ранее источник, близкий к **Министерству транспорта России** рассказал, что строительство платной дороги Москва-Санкт-Петербург протяженностью почти 700 км полностью завершено, ее открытие состоится через неделю.

Новая скоростная автодорога М-11 Москва-Петербург проходит от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Северной столицы. Стоимость проезда по трассе М-11 будет составлять 1820 рублей в будни и 2020 рублей в выходные.

К настоящему моменту несколько участков трассы уже открыты для движения. Это, в частности, часть трассы от Ямуги Московской области до деревни Воскресенское Тверской области (с 97-го по 149-й км) и от деревни Мясной Бор Новгородской области до Тосно Ленинградской области (с 543-го по 646-й км).

<https://iz.ru/945627/2019-11-21/putin-lichno-otkroet-platnuju-trassu-m-11-moskva-peterburg>

ТАСС; 2019.11.20; ТРАССА М-11 МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ГОТОВА К ОТРЫТИЮ

Открытие всей платной автомобильной трассы М-11 «Москва-Санкт-Петербург» состоится на следующей неделе, сообщил ТАСС источник близкий к **министерству транспорта РФ**.

«Строительство трассы М-11 “Москва-Санкт-Петербург” полностью завершено. Ее открытие состоится через неделю», - сказал источник.

Ранее госкомпания «Автодор», в управлении которой находится трасса, завершила строительство последнего этапа М-11 - 646 — 684 км в Тосненском районе Ленинградской области и Санкт-Петербурге. Сейчас ведется подготовка к запуску движения, поясняли в компании.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/trassa-m-11-moskva---sankt-peterburg-gotova-k-otrytiu>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2019.11.21; СКОРЫЙ ДОСТУП: ДЛЯ ПОЕЗДОВ И САМОЛЕТОВ ГОТОВЯТ БЫСТРЫЙ ИНТЕРНЕТ; НОВАЯ БЕСПРОВОДНАЯ СЕТЬ СВЯЗИ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В 2022 ГОДУ

Поезда и самолеты планируют обеспечить высокоскоростным интернетом, рассказали «Известиям» в пресс-службе Национальной технологической инициативы (НТИ). Первый экспериментальный участок новой системы связи, совместимой с мобильной и спутниковой, могут развернуть к 2022 году. Разрабатываются ретрансляторы с радиусом действия в 150 км — значительно большим, чем у сотовых вышек. Сегодня у пассажиров

железнодорожного и авиатранспорта нет стабильного доступа в Сеть. Но о перспективах новой технологии можно будет судить только по итогам испытаний, предупреждают эксперты.

Пусть в Сеть

В России планируют создать принципиально новую беспроводную систему связи, способную обеспечить широкополосным интернетом транспорт, движущийся с высокими скоростями, — автомобили, поезда и самолеты. Она также позволит в режиме реального времени управлять беспилотниками. Соответствующий проект одобрен рабочей группой «Аэронет» Национальной технологической инициативы (НТИ), сообщили в пресс-службе НТИ.

По задумке авторов, проектируемая система будет совместима с действующими стандартами спутниковой и сотовой связи (3G, 4G и 5G). К 2022 году планируется создать первый экспериментальный сегмент такой сети из 10 ретрансляторов с радиусом действия каждого в 150 км. Транспортные средства оборудуют специальными приемопередающими устройствами.

— В основе проекта лежит идея инфокоммуникационного поля, так как любой абонент является одновременно ретранслятором сигнала, — пояснил «Известиям» соруководитель рабочей группы «Аэронет» Сергей Жуков.

По его словам, на транспортном средстве будет расположен шлюз (декодирующее устройство), который позволит подключиться к высокоскоростному интернету через любой привычный пользователю интерфейс связи — Wi-Fi, 4G и т.д.

Как пояснили в пресс-службе НТИ, вышки сотовой связи посылают сигнал во все стороны, поэтому он рассеивается. Создаваемое оборудование — за счет диаграммы направленности объемной активной фазированной антенной решетки — будет «целиться» в конкретное абонентское устройство. Это позволяет значительно увеличить дальность передачи сигнала.

Существующие стандарты Wi-Fi или 4G не обеспечивают стабильный доступ к интернету на скоростях 90–120 км/ч и выше, а также дальности действия более 20 км, говорится в презентации проекта (есть у «Известий»). Сейчас найдены решения, позволяющие обеспечить связью объекты, перемещающиеся со скоростями до 1,5 тыс. км/ч.

По оценкам авторов проекта, емкость рынка доступа в интернет только на железной дороге составляет 21,5 млрд рублей в год. Еще 4,95 млрд может принести авиатранспорт. Доступ в Сеть в воздухе предлагается предоставлять по фиксированному тарифу в 300 рублей, который авторы проекта сравнивают со стоимостью услуги выхода в интернет в самолетах (сейчас обеспечивается через спутник) — от \$5 до \$50.

К 2025 году экспериментальный сегмент сети планируется развернуть в Геленджике, а первый опытный район — на направлении Москва–Адлер.

Проект претендует на грантовую поддержку Российской венчурной компании при условии вложения средств частных инвесторов, уточнили в пресс-службе НТИ. Финансовые параметры там не раскрыли. Источник «Известий», знакомый с деталями проекта, говорит, что одна вышка на начальном этапе будет стоить порядка 2 млн рублей. Себестоимость заметно снизится, когда будет налажено массовое производство такого оборудования в нашей стране, добавил он.

Нестабильный сигнал

В поездах дальнего следования пассажирам пока не доступен интернет высокого качества. Они могут выйти в Сеть со своих смартфонов, но не на всех маршрутах обеспечен стабильный сигнал операторов сотовой связи, сказали «Известиям» в пресс-службе Федеральной пассажирской компании («дочка» РЖД).

Для пассажиров, оставшихся без интернета, у ФПК есть локальный сервис — портал «Попутчик», доступ к которому открыт по внутрипоездной сети Wi-Fi. Он позволяет смотреть кино и слушать музыку, заказать еду из вагона-ресторана, купить товары из представленного в поезде ассортимента и т.д.

Российские авиакомпании в основном не предоставляют доступ в интернет во время полета, за исключением «Аэрофлота» (Wi-Fi есть на борту Boeing 777 и Airbus A330). В частности, нет такого сервиса у «Уральских авиалиний», сообщила «Известиям» пресс-секретарь перевозчика Вера Гасникова. Она добавила, что появление услуги пока не

планируется. В Utair также сказали, что на борту самолетов авиакомпании нельзя выйти в Сеть во время полета. Если появится техническая возможность, компания введет эту востребованную услугу, заявили «Известиям» в пресс-службе. Другие крупные перевозчики на запросы «Известий» не ответили.

Востребованность скоростного интернета в транспорте очень высока, отметил замруководителя центра компетенций НТИ «Сколтех» Виталий Шуб. Но строить базовые вышки 3G/LTE вдоль железнодорожных линий или автомагистралей операторам выгодно лишь в густонаселенных районах страны.

— При этом требуются затраты не только на строительство башни, также нужно много электроэнергии и мощный канал связи — для LTE порядка гигабита в секунду, — пояснил Виталий Шуб.

Перспективы предложенной технологии, по мнению эксперта, можно будет оценить только после испытаний. Он добавил, что отрасль связи бурно развивается, поэтому предлагается очень много новых технологий, но не все из них получают практическое применение.

Источник на рынке связи сказал «Известиям», что заявленная разработчиками частота 3–6 ГГц не может обеспечить радиус действия в 150 км.

— Судя по тому, что не раскрываются базовые технические параметры проекта, авторы либо скрывают свои ноу-хау, либо заявленные уникальные параметры только декларируются, но для их воплощения в жизнь нет реальных технологий, — полагает он.

Непонятно, как разработчикам удалось преодолеть ключевую особенность сотовой связи: чем выше скорость передачи — тем меньше радиус действия, добавил собеседник «Известий».

<https://iz.ru/945523/aleksandr-volobuev/skoryi-dostup-dlia-poezdov-i-samoletov-gotoviat-bystryi-internet>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.11.21; «РОСАТОМ» ХОЧЕТ СТАТЬ МИРОВЫМ ЛИДЕРОМ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК; НА ЭТО ОН ГОТОВ ПОТРАТИТЬ \$7 МЛРД

Амбициозные планы госкорпорации «Росатом» по вхождению в новый для нее бизнес морских перевозок изложены в презентации для банков. «Ведомости» ознакомились с ней, подлинность данных подтвердили два банкира и человек, близкий к одной из структур «Росатома».

«Росатом» собирается стать одним из 15 крупнейших морских перевозчиков в мире, ставится цель в презентации. Возить он планирует грузы из Юго-Восточной Азии в Европу по Северному морскому пути, перехватив часть грузов с южного пути – из Азии в Европу через Тихий и Индийский океаны, Суэцкий канал, Средиземное море и Гибралтарский пролив. Грузопоток южного пути составляет примерно 1 млрд т в год, в том числе 570 млн т контейнерных грузов, говорится в презентации, «Росатом» рассчитывает на 72 млн т грузов в год, в основном контейнерных – 43 млн т.

Используя Северный морской путь, можно на 10–32% сократить время в пути из крупнейших азиатских портов (Гонконг, Шанхай, Йокогама, Пусан, Тяньцзинь) в главные европейские гавани (Роттердам, Копенгаген, Гавр, Саутгемптон, Гамбург), рассчитывает «Росатом». Если госкорпорации удастся выполнить планы, то в контейнерном сегменте она догонит мирового лидера – датскую Maersk, которая в 2018 г. перевезла 40–43 млн т контейнерных грузов. Доставлять грузы Северным морским путем действительно намного быстрее, чем южным, согласен гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров, но экономия в деньгах «будет частично съедаться из-за дорогих ледокольных услуг», к тому же в ледовых условиях сроки могут непредсказуемо меняться.

«Росатом» занимается добычей и обогащением урана, строительством и эксплуатацией атомных электростанций, его дочернее ФГУП «Атомфлот» – единственный в России заказчик и эксплуатант атомных ледоколов. Сейчас госкорпорация перевозками не занимается, ее ледоколы лишь проводят суда по Севморпути. В 2018 г. она провела 331 судно суммарной вместимостью 12,7 млн т.

«Росатом» серьезно настроен реализовать проект, уверяют двое собеседников «Ведомостей». Морские перевозки он хочет запустить уже в 2020 г., к 2023 г. довести выручку от них примерно до \$700 млн в год, к 2025 г. – до \$4 млрд, а с 2026 г. выйти на пиковое значение в \$5,6 млрд, говорится в презентации. Это лишь вдвое меньше выручки всего гражданского дивизиона госкорпорации в 2018 г. – 770 млрд руб. Выручка «Росатома» от производства атомных вооружений не раскрывается, Промсвязьбанк оценивает ее примерно в 240 млрд руб. за 2018 г.

Президент **Владимир Путин** поручил к 2024 г. увеличить перевозки по Севморпути до 80 млн т – в прошлом году они были в 4 раза меньше. В первую очередь по нему будет перевозиться экспортный российский СПГ. Необходимость загрузить Севморпуть – один из мотивов «Росатома» заняться перевозками, признает человек, близкий к одной из структур госкорпорации. «Росатом» хочет к российским грузам добавить транзитные грузопотоки, доля наливных грузов в транзите будет всего 11%, говорится в презентации.

За расходами госкорпорация не постоит: капитальные вложения составят \$6,97 млрд, из них \$5,76 млрд будет вложено в строительство современных грузовых судов, остальное – в модернизацию портовой инфраструктуры, ремонт флота и плавдоки. Финансировать проект, в том числе создание флота, «Росатом» будет собственными средствами, банковскими кредитами и реинвестируя денежные потоки проекта – в пропорции 21, 50 и 29%, указано в презентации.

«ВТБ – давний партнер «Росатома», в том числе кредиты ВТБ составляют 100% кредитного портфеля «Атомфлота». Банк рассматривает возможность финансировать строительство атомных ледоколов и других арктических проектов госкорпорации», – говорит представитель ВТБ. Представители Сбербанка, Газпромбанка и Промсвязьбанка от комментариев отказались. Представитель «Росатома» не ответил на запрос «Ведомостей».

Каким должен быть флот, в презентации не говорится, но для перевозки только контейнерных грузов понадобится свыше 55 контейнеровозов ледового класса. В России такие суда не строятся. Строительство крупнотоннажных судов – долгий процесс и конкуренция во всех сегментах морских перевозок очень высока, сильный игрок всегда может зафрахтовать флот или купить суда – дефицита на рынке как минимум нет, указывает топ-менеджер судоходной компании. В 2018 г. на вторичном рынке было продано свыше 300 танкеров, сумма сделок составила почти \$5 млрд, сказано в годовом отчете «Совкомфлота» (специализируется на перевозках нефти, нефтепродуктов и СПГ). «Росатому» еще не приходилось работать на таких глобальных и высококонкурентных рынках, как морские перевозки, предупреждает Бурмистров. Едва ли государственная корпорация будет конкурентоспособна на нем в одиночку, ей потребуются серьезные партнеры, например та же Maersk, добавляет он.

Своим конкурентным преимуществом «Росатом» называет наличие ледокольного флота. Сейчас у него четыре атомных ледокола, кроме того, для «Атомфлота» в основном за счет бюджета строится пять ледоколов мощностью 60 МВт общей стоимостью примерно 230 млрд руб. Они будут сдаваться со следующего года. В два из этих ледоколов «Атомфлот» вложит собственные 55 млрд руб. Также в 2020 г. бюджет начнет финансировать строительство суператомохода «Лидер» мощностью 120 МВт и стоимостью около 100 млрд руб. До сдачи «Лидера» в 2027 г. Россия не сможет конкурировать за транзитные потоки из-за нехватки ледокольного флота, указывает Бурмистров: сдаваемые в ближайшие годы атомоходы смогут обеспечить только вывоз СПГ «Новатэка». Проект «Новатэка» «Ямал СПГ» производит 18,5 млн т СПГ в год, с 2023 г. начнут сдаваться очереди второго проекта компании – «Арктик СПГ – 2» мощностью 19,5 млн т.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/20/816799-rosatom-liderom>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2019.11.21; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЛОУКОСТЕР ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ДФО; МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА В ЦЕЛОМ ПОДДЕРЖАЛО ИНИЦИАТИВУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНА

В России может появиться государственный лоукостер, специализирующийся на дальневосточном направлении. Об этом «Известиям» рассказали в комитете Совета Федерации по экономической политике. В **Минтрансе** идею сенаторов в целом поддержали. Эксперты, в свою очередь, считают, что решать проблему транспортной доступности региона необходимо, однако существуют и другие способы сэкономить деньги людей на перелеты.

Приемлемые меры

О необходимости создания государственного лоукостера, который будет курировать дальневосточное направление, «Известиям» заявил член комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов. По его мнению, инициатива поможет развить транспортный комплекс региона и позволит жителям Дальневосточного федерального округа (ДФО) чаще летать в европейскую часть России. Сенатор планирует поднять этот вопрос при следующем обсуждении бюджета. Пленарное заседание СФ, где в том числе будет рассматриваться и формирование бюджета на будущий год, состоится уже 25 ноября.

— Есть предложение создать компанию с государственным участием по примеру «Победы», которая будет на экономбортах перевозить наших дальневосточников. Страна может себе позволить купить 10 дальнемагистральных самолетов и создать госкомпанию, которая не будет выплачивать огромные лизинговые платежи, — заявил он.

Сенатор отметил, что пока рано говорить о точной сумме, которая потребуется на реализацию проекта. По его словам, речь идет примерно о десятке миллиардов рублей.

Иван Абрамов при этом раскритиковал предложение **Минтранса** отменить плоские тарифы с фиксированной ценой на авиабилеты, не зависящей от даты приобретения.

— Нужно сохранить эту меру, чтобы обычные граждане имели возможность сегодня по приемлемым ценам летать на Дальний Восток и обратно. И это абсолютно не роскошь. Мир развивается, люди передвигаются по всему миру, а мы из-за больших тарифов, к сожалению, лишаем этой возможности, — отметил сенатор.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Плоские тарифы — специально введенная в 2015 году социальная мера, призванная обеспечить доступность отдалённых регионов страны. Билеты, приобретённые по таким имеют фиксированную цену, которая не зависит от даты покупки и сезона. Это удобно, например, для дальневосточников, заранее планирующих поездку в Москву.

Политик подчеркнул, что цены на авиабилеты по некоторым направлениям могут быть «неподъемными» для работников со средней зарплатой. По его мнению, если останется только динамическое ценообразование, люди, не попадающие в льготную категорию, просто не смогут летать в центральную часть России.

— Особенно по направлению на Владивосток — тут цена билета летом доходит до 100 тыс. рублей. Обычный человек не может себе позволить купить такой билет. Поэтому на помощь ему идет плоский тариф и он, я думаю, вполне обоснован. Понятно, что авиационные компании всегда будут говорить, что им мало денег, — заметил сенатор.

С одним условием

В Минфине заявили, что предложения создать новую бюджетную авиакомпанию к ним пока не поступало.

— В целом вопросы о создании лоукостера следует адресовать в **Минтранс России**, который курирует это направление, — заявили в пресс-службе ведомства.

В транспортном ведомстве, в свою очередь, идею сочли интересной, но — с одним условием.

— **Минтранс России** в целом поддерживает идею создания лоукостера на Дальнем Востоке без привлечения средств федерального бюджета, — говорится в ответе пресс-службы ведомства «Известиям».

Росавиация не смогла оперативно предоставить комментарий в ответ на запрос «Известий».

Владимир Путин уже заявлял, что летающие на Дальний Восток авиакомпании должны иметь приоритет при распределении допусков к доходным маршрутам. Кроме того, до 2024 года в регионе планируется реконструировать 40 аэропортов. Глава государства подчеркнул, что всё это не рыночные меры, но они оправданны конкретно для ДФО.

Позднее **министр транспорта Евгений Дитрих** сообщил об обсуждении преференций для авиакомпаний, осуществляющих и планирующих расширение перелетов на Дальний Восток. Кроме того, глава ведомства попросил Федеральную антимонопольную службу обратить внимание на завышенную цену авиакеросина в ДФО.

За три копейки

По мнению ведущего эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики **Андрея Крамаренко**, решить транспортную проблему можно и другим способом.

— Можно дать «**Аэрофлоту**» больше денег, чтобы он открыл больше рейсов на Дальний Восток. Для понимания проблемы — только оборотный рейс требует субсидирования в размере примерно 2,5 млрд рублей в год, — сказал он.

При этом эксперт поддержал идею отмены плоского тарифа «**Аэрофлота**». По его мнению, эта мера повысила финансовую доступность билетов, однако теперь их невозможно купить.

— Плоский тариф — это тупик. Дело в том, что желающих летать за эти три копейки так много, что удовлетворить спрос компания не может. Плоский тариф оказался не добром, а злом. Представьте, что черную икру в магазинах начнут продавать по 50 рублей за 1 кг. Что будет с доступностью? — сравнил **Андрей Крамаренко**.

В начале ноября на Дальнем Востоке стартовала продажа авиабилетов в Москву по плоским тарифам на 2020 год. Перевозки будут осуществлять компании «**Аэрофлот**» и «**Россия**». Уже через несколько дней СМИ сообщили, что билетов по фиксированной цене не осталось. Эксперты связали ажиотаж с опасением людей, что дешевых билетов на всех не хватит.

Ранее общественные организации и депутаты Госдумы уже направляли в **Минтранс** письма с просьбой принять меры в связи с отсутствием в продаже авиабилетов.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** 18 ноября заявил, что перечень субсидируемых маршрутов авиаперевозок на Дальний Восток из разных регионов страны на 2020 год расширили на 24 маршрута — с текущих 152 до 176. Кроме того, субсидии для авиаперевозчиков увеличатся в среднем на 30%, что позволит поддержать цены на билеты для льготных категорий граждан на доступном уровне.

Проблема транспортной доступности — не единственная в ДФО. Так, член комитета по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера **Анатолий Широков** рассказал «Известиям», что регион страдает и от дефицита квалифицированных кадров, особенно в образовательной сфере. Сенатор считает, что проблемы региона, где сейчас проживает более 8 млн человек, требуют тщательного изучения.

<https://iz.ru/945483/liubov-lezhneva/dalnii-vostorg-v-rossii-predlozhili-sozdat-loukoster-dlia-poletov-v-dfo>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.21; КОМПЕНСАЦИИ ОТЛОЖИЛИ НА БУДУЩЕЕ; НА СКОЛЬКО ВЫРАСТЕТ ЦЕНА БИЛЕТОВ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ

Минтранс перенес компенсации авиакомпаниям на следующий год. Из-за этого билеты могут подорожать. Ведомство планировало к 1 ноября выделить перевозчикам 23 млрд руб. и таким образом компенсировать резкий рост цен на авиакеросин в 2018 году. Но по данным РБК, **замминистра** транспорта **Александр Юрчик** рассказал, что сейчас в бюджете нет свободных средств. Поэтому перевозчики смогут получить деньги только в 2020 году. Вырастут ли цены на авиаперелеты? “Ъ FM” обратился за ответом на этот вопрос в Российскую ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта, которая и просила о компенсациях.

Заместитель исполнительного директора ассоциации Борис Шокуров не стал прогнозировать рост цен, но напомнил, что авиакомпании уже не могут восполнить убытки: «По индексу потребительских цен полет в салоне эконом-класса по 10 месяцам наблюдается рост уже больше 12%. Пока мы можем сказать, что первое полугодие и те маркеры рынка, которые были в третьем квартале, показывают, что третий квартал не сможет компенсировать в значительной степени операционные убытки первых двух. А четвертый квартал, к сожалению, у нас традиционно убыточный».

Летом следующего года цены на перелеты могут вырасти примерно на 15%, считает главный редактор портала для авиапассажиров Frequentflyers.ru Илья Шатилин: «Можно ожидать некоторого роста цен, причем не сейчас — не в низкий сезон, — потому что сейчас и так все летают с небольшой загрузкой».

Скорее всего, авиакомпании будут пытаться отыграть отсутствие этих компенсаций в следующем “высоком” сезоне летом, поэтому билеты в следующем году могут подорожать.

Также еще нужно сделать поправку на инфляцию. Я думаю, в среднем в зависимости от направления цена может вырасти на 15%. Возможно, будут какие-то скрытые подорожания, то есть когда не напрямую тариф будет увеличиваться, может, за счет каких-то высоких дополнительных сборов на дополнительные услуги вроде багажа, перевозку котов каких-нибудь».

Согласно отчету ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, только в первом квартале этого года совокупный убыток российских авиакомпаний составил 45 млрд руб. Это почти столько же, сколько они потеряли за весь 2018 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164536>

ТАСС; 2019.11.20; ГЛАВА САХАЛИНА ПРЕДЛОЖИЛ ПЛАНИРОВАТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ВПЕРЕД

Субсидирование авиаперевозок необходимо планировать на несколько лет вперед, а не только на ближайший год, как сейчас, считает губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в эконом-классе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

«Для нашего региона принципиально важен вопрос субсидирования. В этой связи надо сказать, что постановление правительства № 1242, которое регламентирует субсидирование региональных перевозок, нужно совершенствовать. Один из моментов - необходимо планировать работу на три-пять лет. Сейчас фактически выходит приказ Росавиации на один год», - сказал Лимаренко, которого процитировали в пресс-службе Минвостокразвития, на рабочей встрече с главой министерства Александром Козловым.

По мнению губернатора, программа субсидирования должна быть среднесрочной или долгосрочной.

«Под эту программу ни новые самолеты бизнесу не купить, да и новых пилотов сложно готовить. Считаю, что можно было бы планировать и на 10 лет вперед», - сказал губернатор.

В то же время министр отметил, что работа по совершенствованию программы субсидирования ведется постоянно. По его словам, только в этом году совместно с **Минтрансом РФ** были скорректированы два постановления.

«Согласен, что программы субсидирования требуют дальнейшей трансформации. Чтобы в них учитывались и потребности регионов, и авиакомпаний. И конечно, важно увеличивать горизонт планирования», - согласился Козлов.

В понедельник премьер-министр РФ **Дмитрий Медведев** подписал постановление о расширении перечня субсидируемых маршрутов воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и обратно на 2020 год. Со следующего года число маршрутов будет увеличено со 152 до 176, а субсидия для авиаперевозчиков будет проиндексирована в

среднем на 30%, что позволит поддержать цены на билеты для льготников на доступном уровне.

<https://tass.ru/v-strane/7164265>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; ПУТИН: ЕСТЬ ВСЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ИЗ СРЕДСТВ ФНБ

В России есть все основания, чтобы начать финансировать проекты из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), такие решения уже принимаются, заявил президент РФ **Владимир Путин**, выступая на инвестиционном форуме «Россия зовет!»

«Мы имеем право тратить в соответствии с принятыми решениями на уровне законодателей только в том случае, если уровень ФНБ превысит 7%, он сейчас превысил 7%, это правда. И должны приниматься решения о том, что и как мы должны сделать с имеющимися свободными ресурсами. В соответствии с действующим законодательством, эти средства должны направляться на проекты на возвратной основе. Должны быть, конечно, прежде всего инфраструктурные проекты, которые дают отдачу для всей экономики. Вот над этой темой мы сейчас работаем, над этим думаем», - сказал **Путин**.

По его словам, такие решения уже принимаются. «Уже в принципе проекты выбираются, они в общем и целом находятся в большой стадии проработки. В таком ключе и будем действовать дальше. Конечно, будем смотреть, как наполняются эти фонды», - добавил президент.

Путин напомнил, что долговая нагрузка у РФ очень низкая. «Одна из самых низких в мире. Вместе с тем, есть такие нюансы, долговая нагрузка, скажем, частного сектора, она сократилась, а долговая нагрузка РФ государственная чуть-чуть увеличилась, но это не меняет существа дела, она низкая, очень низкая», - сказал он.

<https://ria.ru/20191120/1561161669.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ДЕНЬГИ ПРОСЛЕДУЮТ СО ВСЕМИ ОСТАНОВКАМИ; ИСТОЧНИК СРЕДСТВ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЭЛЕКТРИЧЕК НАЙДУТ К ВЕСНЕ

Правкомиссия по транспорту отправила предложенную ОАО РЖД реформу пригородных пассажирских перевозок на доработку до весны. Основной спорный вопрос — источник финансирования. Среди обсуждаемых вариантов: предложение вице-преьера Максима **Акимова** использовать 40 млрд руб. из средств ФНБ, отказ от выплат ОАО РЖД дивидендов или прямые субсидии из бюджета. ФАС же считает, что источниками могут стать отказ от федеральных субсидий для Московских центральных диаметров и премиального сегмента электричек, а также приватизация нескольких пригородных пассажирских компаний (ППК).

На заседании правкомиссии по транспорту, состоявшемся 20 ноября, было решено отправить актуализированную модель пригородного сообщения на доработку. Доработанная версия должна быть представлена ОАО РЖД в первом квартале 2020 года, отметил вице-премьер **Максим Акимов**. Срок доработки модели выбрал сам глава ОАО РЖД Олег Белозеров, рассказал “Ъ” участник заседания.

ОАО РЖД предложило правкомиссии радикально пересмотреть модель пригородных пассажирских перевозок (см. “Ъ” от 20 ноября). Новая модель предполагает отказ от приватизации ППК, ускоренную закупку новых электричек на баланс ОАО РЖД за счет прибыли холдинга и передачу их в аренду ППК. Ставка аренды должна учитывать стоимость капитала, и ее нужно так или иначе субсидировать, иначе резко вырастут тарифы на проезд.

Как рассказал “Ъ” один из участников заседания, **Максим Акимов** в своем выступлении говорил, что прежде, чем менять действующую модель, нужно подумать, не останется ли ОАО РЖД только с убыточными активами и следует ли отказываться от участия регионов, ведь «управлять огромной сетью, не чувствуя актуального заказа на транспортную работу и не управляя этим заказом со стороны регионов, из единого центра невозможно».

Второй вопрос, о котором говорил вице-премьер, — это высокая стоимость капитала. Эти расходы нельзя переложить ни на региональные бюджеты, ни на население: «Надо отдавать себе отчет, что никакого платежеспособного пассажира, в смысле оплаты модернизации подвижного состава, у нас не будет». По его словам, можно было бы использовать те 40 млрд руб. из ФНБ, которые изначально выделялись на закупку локомотивов. Другой источник помимо субсидий — это прибыль ОАО РЖД. Однако ее можно будет использовать только после того, как будут определены долгосрочные требования к ОАО РЖД по дивидендам.

Рассмотрели модель модернизации подвижного состава в пригородном сообщении...

Планируем обратиться к руководству страны для того, чтобы привлечь средства ФНБ

Альтернативное мнение по модели пригородных перевозок высказала ФАС. Как сообщается в письме главы службы Игоря Артемьева Максиму **Акимову** и главе **Минтранса Евгению Дитриху** (такую же позицию служба заняла и на правкомиссии), ФАС видит в предложениях ОАО РЖД ряд системных недостатков. Так, концепция предполагает увеличение арендных ставок ППК в 1,8 раза, что повлечет за собой необходимость увеличения тарифов на проезд в электричках «в 1,75 раза или соответствующее увеличение бюджетных расходов субъектов РФ». Поскольку ЦППК закупает новый подвижной состав на себя, основная нагрузка «ляжет на нестоличные бюджетно-дефицитные регионы». Нужна поддержка федерального бюджета, пишет господин Артемьев.

Чтобы изыскать средства, ФАС предлагает вывести часть пригородных перевозок из-под федеральной субсидии 99% затрат на использование инфраструктуры. Так было сделано с МЦК, которое финансируется только бюджетом столицы, так же предлагается поступить с Московскими центральными диаметрами, а также с электричками повышенной комфортности и экспрессами. Вторая мера — приватизация двух-трех ППК, например, в Петербурге или Краснодарском крае. Третья — оплата обновления подвижного состава за счет экономии от применения надбавки в 1,5% к грузовому тарифу. ОАО РЖД фактически потратило 1,2%, и ФАС на 2020 год должна вычесть из надбавки сэкономленную сумму в 4,2 млрд руб., но, если правительство поручит, может не уменьшать, предписав ОАО РЖД потратить эту сумму на пригород. В ФАС подтвердили подлинность письма.

Программа закупок подвижного состава, предложенная ОАО РЖД, выглядит очень амбициозной, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, потребность в этом неочевидна с учетом развития автобусных перевозок. Что касается источников финансирования, эксперт предлагает приватизировать несколько ППК, с тем чтобы привлечь частный бизнес туда, где безубыточность может быть достигнута.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164942>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2019.11.20; АКИМОВ ОТПРАВИЛ НА ДОРАБОТКУ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ; ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЖД МОГЛИ ПРИВЕСТИ К РОСТУ ЦЕН НА БИЛЕТЫ ПОЧТИ В ДВА РАЗА

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил РЖД доработать схему модернизации пригородных железнодорожных перевозок. Главная претензия к ней у Антимонопольной службы — речь идет о сопровождающем обновлении состава росте тарифов

Почему план РЖД отправили на доработку

РЖД представили организационную модель обеспечения пригородных железнодорожных перевозок и план модернизации подвижного состава (электричек). Это произошло 20 ноября на заседании правительственной комиссии по транспорту под председательством вице-преьера Максима **Акимова**. Но предложения государственного железнодорожного перевозчика не были приняты.

«Мы отправили модель на доработку, в нынешнем виде она не устраивает целиком все стороны», — заявил **Акимов** журналистам после заседания.

На заседании было отмечено, что ключевой проблемой развития этого сегмента является обновление пригородного подвижного состава, которому мешает отсутствие у субъектов

Федерации средств на самостоятельную закупку, уточнил представитель **Акимова**. Всего до 2030 года в замене нуждаются более 1,6 тыс. вагонов пригородных поездов (или 30% от общего количества) стоимостью более 125 млрд руб. По словам представителя курирующего транспорт вице-премьера, модель должна быть доработана до конца первого квартала 2020 года.

РЖД предлагали отказаться от идеи приватизации пригородных железнодорожных компаний, которая до сих пор считалась одним из ключевых элементов в стратегии развития этого вида перевозок, а вместо этого самостоятельно ускоренно закупать электрички, писала газета «Коммерсантъ». Эти поезда монополия собиралась сдавать в аренду пригородным пассажирским компаниям, рассчитывая, как утверждало издание, окупать вложения за счет включения капитала в ставку аренды для пассажирских компаний. В итоге это могло привести к резкому увеличению стоимости проезда, вплоть до 90%.

Против предложений РЖД выступила Федеральная антимонопольная служба (ФАС), рассказал РБК источник, близкий к одному из участников правительственной комиссии по транспорту. Концепция, предложенная РЖД, «не обсуждалась с регулирующими органами и имеет ряд системных недостатков», говорится в письме главы ФАС Игоря Артемьева на имя **Акимова** и министра транспорта **Евгения Дитриха** от 18 ноября, копия которого есть у РБК. Подлинность письма подтвердил представитель ФАС.

«Учитывая более высокую стоимость новых моделей [электричек], предлагается увеличить арендные ставки подвижного состава, передаваемого от РЖД в пригородные пассажирские компании, в 1,8 раза. Это повлечет за собой необходимость увеличения тарифа на проезд в пригородных электропоездах в 1,75 раза или соответствующее увеличение бюджетных расходов субъектов Российской Федерации», — пишет Артемьев. «Тарифно-бюджетные последствия не обсуждались с регионами», — отметил также глава ФАС.

Акимов сообщил, что закупка новых пригородных электричек будет проводиться за счет средств РЖД и привлечения средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). «Мы будем задействовать источники РЖД, балансировать дивидендную политику. То есть направлять часть прибыли на амортизацию <...>, планируем обратиться к руководству страны, чтобы привлечь средства ФНБ», — пояснил он.

Вице-премьер напомнил, что сейчас в правительстве обсуждается идея выделения 40 млрд руб. из ФНБ на закупку локомотивов для РЖД, но на эти средства также претендует «Почта России». «Сейчас идут дискуссии о 40 млрд руб., которые планировались [выделить] на тягу в грузовом сообщении, и дополнительные ресурсы могут направить и в этот сегмент», — отметил **Акимов**.

Какие альтернативные предложения выдвинула ФАС

Глава ФАС Игорь Артемьев в письме **Акимову** и **Дитриху** предложил альтернативные способы финансирования закупок новых пригородных поездов. В письме приведены три возможных источника.

Доходы от приватизации двух-трех пригородных пассажирских компаний, например в Санкт-Петербурге и Краснодарском крае. «Создание нескольких частных пригородных компаний будет способствовать развитию конкуренции в отрасли», — пишет Артемьев. Крупнейшая из них, Центральная пассажирская пригородная компания (ЦППК), работающая в Москве, Подмосковье и еще девяти областях, уже приватизирована и сама закупает новые электрички. В 2019 году она планировала приобрести около 30 электропоездов на 44 млрд руб. (без НДС), рассказал РБК генеральный директор ЦППК Максим Дьяконов.

Средства федерального бюджета, которые сейчас тратятся на субсидии для оплаты услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры для пригородных перевозок в Москве и Подмосковье. Федеральный бюджет субсидирует 99% их стоимости на сумму около 40 млрд руб., но более 50% приходится на перевозки в Москву и из нее. Развитие пригородных перевозок приносит дополнительные доходы бюджету столицы за счет притока трудовых ресурсов и соответствующих налогов, поэтому субсидирование таких перевозок из федерального бюджета может быть избыточной мерой, замечает Артемьев. Он предлагает по примеру Московского центрального кольца (МЦК), инфраструктура

которого выведена из-под мер федеральной поддержки и финансируется исключительно из бюджета Москвы, применить такой подход при перевозках в пригородных поездах повышенной комфортности и экспрессах, сохранив льготы для обычных электропоездов, следующих со всеми или большей частью остановок. Высвобождаемые источники федерального бюджета можно «сохранить в отрасли и направлять на финансирование обновления подвижного состава в нестолических регионах», считает глава ФАС.

Третий возможный источник — финансирование обновления пригородных электричек за счет «сохранения экономии от применения налоговой надбавки на грузоперевозки». По итогам 2018 года доходы от налоговой надбавки составили 18 млрд руб., а прирост налоговых расходов — 13,8 млрд руб. Невыбранная сумма в 4,2 млрд руб. должна быть вычтена из надбавки 2020 года. По решению правительства доходы от налоговой надбавки могут быть направлены на «цели, имеющие положительные социально-экономические эффекты для граждан», то есть закупку новых подвижных составов.

«Путем мобилизации существующих бюджетных и корпоративных ресурсов могут быть профинансированы, например, 50% от арендной ставки нового подвижного состава», — заключает глава ФАС. Это, по его мнению, создаст стимул региональным пригородным компаниям и властям обновлять парк без дополнительной нагрузки на тарифы и региональные бюджеты.

Представитель **Акимов** не стал комментировать отдельные предложения ФАС.

В РЖД отказались от комментариев. РБК направил запрос в **Минтранс** и департамент транспорта Москвы.

<https://www.rbc.ru/business/20/11/2019/5dd5115e9a7947761aaf51dc>

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-komissia-pravitelstva-vernula-rzd-na-dorabotku-model-modernizacii-elektricek---akimov>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.11.21; КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОГУТ ПОПОЛНИТЬ ПРОЕКТЫ НА ТРИЛЛИОН; В ОТБОРЕ УЧАСТВОВАЛИ 400 ПРОЕКТОВ НА 6,5 ТРЛН РУБЛЕЙ

Аналитический центр при правительстве, оценивающий проекты для внесения в **комплексный план** развития и модернизации инфраструктуры, предлагает включить в него проекты на 1 трлн руб., сообщает ТАСС. Всего эксперты центра оценили около 400 проектов на 6,5 трлн руб., заявил курирующий транспорт вице-премьер **Максим Акимов**. План модернизации инфраструктуры утвержден правительством в 2018 г. – в него попали проекты на 6,3 трлн руб., половину даст федеральный бюджет. Проекты должны быть готовы к концу 2024 г.

Для обновления плана необходимо одобрение проектного комитета и правительственной комиссии по транспорту.

В среду эта комиссия одобрила включение в план четырех новых проектов. Еще более чем 50 проектов попали в утвержденный лист ожидания, рассказал **Акимов**. Всего 57 новых проектов на сумму более 3 трлн руб. с федеральным софинансированием примерно в 500 млрд руб., уточнил он. В списке ожидания также оказался мост через Лену в Якутске. Его строительство одобрил президент **Владимир Путин** и поручил правительству подготовить предложения о софинансировании проекта. Отношение к проекту строительства моста через Лену положительное, но пока и он в листе ожидания, говорит федеральный чиновник.

Проекты из списка ожидания будут строиться, только если появятся дополнительные деньги – бюджетные или инвесторов.

6,3 трлн руб.

объем комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, из них около 3 трлн руб. правительство должно выделить из федерального бюджета

Следующее заседание правительственной комиссии пройдет в декабре, сказал представитель **Акимова**. На нем обсудят финальное включение некоторых крупных проектов в план, знает инвестор в инфраструктурные проекты. Представитель Аналитического центра отказался от комментариев.

Полностью список проектов комплексного плана так и не был опубликован. В его опубликованной части перечислены лишь несколько крупных проектов – высокоскоростные магистрали, трасса Москва – Казань и др. Проекты, которые не будут реализовываться по графику, могут быть приостановлены или вовсе исключены из плана. Пока проекты выбывают лишь по решению их инициаторов, рассказывает федеральный чиновник: в основном это портовые проекты. Многие делают проекты за свой счет и предлагают исключить их из плана, чтобы не отчитываться перед правительством, объясняет чиновник.

Сейчас у инициаторов крупных инфраструктурных проектов фактически два шанса получить деньги федерального бюджета – добиться включения в **комплексный план** или финансирование из «средств «Платона» (деньги, собранные за возмещение вреда за проезд тяжелых грузовиков (более 12 т) по федеральным трассам, за четыре года оператор перечислил 90 млрд руб. – «Ведомости»), рассказывает крупный инвестор инфраструктурных проектов.

У рынка много надежд, что магистральный план станет эффективным, говорит руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина: у выделения денег из «средств «Платона» есть ограничения. Например, методика отбора проектов, а также необходимость участия в инфраструктурном проекте самого региона, напоминает Ревзина. Инвесторов больше интересуют условия, которые власти предложат проектам, попавшим в план, рассказывает управляющий партнер «Пионеры ГЧП» Дарья Годунова: на каких условиях они войдут в проект, как проекты будут финансироваться за счет бюджета, какие преференции получают инвесторы, льготы, каким будет процентное соотношение участия.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/11/21/816801-kompleksnii-plan>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proekty-na-1-trln-rublej-pretenduit-na-vklucenie-v-plan-modernizacii-infrastruktury>

ТАСС; 2019.11.20; ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОПОЛНИЛИ ЧЕТЫРЕ ПРОЕКТА И ЛИСТ ОЖИДАНИЯ

Правительственная комиссия по транспорту утвердила лист ожидания из более чем 50 проектов, претендующих на включение в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (КПМИ) до 2024 года, одобрила включение трех портовых проектов без федерального софинансирования и одну замену. Об этом журналистам рассказал вице-премьер РФ **Максим Акимов** на полях выставки «Транспортная неделя».

«Мы сегодня посмотрели новые проекты, включили новые проекты, это морские порты, проекты жизнеобеспечения, у нас в целом прошли рейтинг 57 новых проектов на общую сумму более 3 трлн рублей с федеральной частью, с федеральным софинансированием примерно 500 млрд рублей», - сообщил **Акимов**.

По его словам, эти проекты формируют задел для дальнейшей работы. Среди них есть и известные, масштабные проекты. «Среди известных я назову, например, такой проект, как мост через Лену в Якутске, по которому имеется поручение президента, это очень высокорейтинговый, действительно зрелый проект, - отметил **Акимов**. - Три моста по вилуйской дороге, мост на трассе Колыма, много проектов, связанных с автомобильным сообщением, 37 проектов в сфере авиации».

В то же время вице-премьер подчеркнул, что реализовываться эти проекты будут только в случае появления дополнительных источников финансирования. «На сегодняшний день у нас все средства в КПМИ, что называется, распределены и мы большого риска неосвоения этих средств, срыва сроков строительства не видим», - пояснил **Акимов**. Напомним, что включению в КПМИ подлежат только мероприятия, полностью обеспеченные финансированием - за счет бюджета или из внебюджетных источников.

Согласно данным Аналитического центра при правительстве РФ, с момента утверждения КПМИ осенью 2018 года разные инициаторы представили к ранжированию около 400 новых мероприятий общим объемом финансирования более 6,5 трлн рублей, включая

запрашиваемые из федерального бюджета 3,8 трлн рублей. Из них процедуру отбора и ранжирования прошло 57 проектов на общую сумму 1,045 трлн рублей, из которых 472,2 млрд рублей запрашивается из федерального бюджета. В число отобранных вошли 13 проектов по автодорожной инфраструктуре, 28 проектов аэропортового характера, 6 проектов морской инфраструктуры, 10 проектов по развитию внутренних водных путей.

Включенные в план проекты

Как добавил после заседания правительственной комиссии представитель вице-премьера Максима **Акимов**, решением правительственной комиссии по транспорту в федеральный проект «Морские порты России» КПМИ включены три новых мероприятия: «Строительство зернового терминала в морском порту Тамань», «Увеличение мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» до 40 млн тонн угля» и «Строительство зернового терминала «Степь» в морском порту Азов». Все три обеспечены частным финансированием. В федеральный проект «Внутренние водные пути» КПМИ включены мероприятия по разработке и реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала в Волгоградской области. Эти мероприятия, по инициативе **Минтранса**, заменяют аналогичные в том же бассейне.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) предполагает строительство более 500 различных объектов транспортной инфраструктуры: дорог, мостов, ВСМ, аэропортов, подходов к портам, логистических центров, объектов Севморпути и других. Общая стоимость проектов более 6,3 трлн рублей, из которых только около 3 трлн рублей планируется выделить из федерального бюджета, а остальные средства привлечь у инвесторов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/plan-modernizacii-transportnoj-infrastruktury-rf-dopolnili-cetyre-proekta>

ТАСС; 2019.11.20; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ НАЧНЕТСЯ ВО II ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА

Строительство первого участка платной трассы Москва - Казань - от Москвы до Владимира - начнется во втором полугодии 2020 г., сообщил вице-премьер РФ **Максим Акимов** на заседании правительственной комиссии по транспорту в рамках выставки «Транспортная неделя-2019».

«В не менее грандиозную историю мы включаемся со следующего года, приступая к строительству М-12 - магистрали Москва - Казань. Вчера я доложил президенту страны, **Путину** Владимиру Владимировичу, о том, что со следующего года открывается полноценное финансирование и со второго полугодия мы начинаем стройку от Москвы до Владимира», - сказал вице-премьер.

Строительство трассы Москва - Казань будет разбито на этапы и начнется с двух головных участков. Это маршрут из Москвы до Владимира с обходом Владимира, а также южный обход Казани.

Проект трассы Москва - Казань включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа - Западный Китай. Полностью трасса будет построена в 2027 году, общий объем финансирования скоростной автодороги с обходом Тольятти составит 730 млрд руб.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-pervogo-uchastka-trassy-moskva---kazan-nacnetsa-vo-ii-polugodii-2020-goda>

ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СРЕДСТВА ФНБ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** предлагает обновить парк пригородных поездов за счет средств ФНБ. Об этом он сообщил журналистам в кулуарах выставки «Транспортная Россия».

«На заседании правкомиссии по транспорту рассмотрели модель модернизации подвижного состава в пригородном сообщении... Мы будем задействовать источники [финансирования] внутри «Российских железных дорог», балансируя дивидендную

политику. То есть направлять часть прибыли на амортизацию и на инвестирование в новый состав. И будем обращаться с предложениями для того, чтобы снизить цену заемного капитала, который необходимо привлечь для модернизации подвижного состава, для закупки новых вагонов, а это сотни новых вагонов, сотни новых вагонов электричек. Планируем обратиться к руководству страны для того, чтобы привлечь средства ФНБ», - сказал он.

Акимов отметил, что подобное решение заслуживает рассмотрения, так как это огромный технологический заказ для промышленности.

«Вы знаете, идут дискуссии о 40 млрд, которые ранее планировались на модернизацию тяги в грузовом сообщении, мне кажется, что дополнительные ресурсы могут быть направлены в этот сегмент (пригородного сообщения - прим. ТАСС)», - заключил он.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/akimov-predlozil-vydelit-sredstva-fnb-na-obnovlenie-parka-prigorodnyh-poezdov>

ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ: ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИИ К КОНЦУ ГОДА ВЫРАСТЕТ НА 3%

Объем перевалки грузов в российских морских портах в 2019 году достигнет 841 млн тонн, что на 3% превысит показатель предыдущего года. Об этом сообщил в среда на заседании правительственной комиссии по транспорту вице-премьер РФ **Максим Акимов**.

«У нас, как я уже и говорил, увеличивается мощность морских портов. Объем перевалки грузов вырастет [в 2019 году] на 3% (к уровню 2018 г. - прим. ТАСС) и составит 841 млн тонн. В том числе вырастет объем грузоперевозок по Северному морскому пути. Надеемся, что в этом году мы приблизимся к отметке 30 млн тонн», - сказал он.

Грузооборот морских портов России в 2018 г. составил 816,46 млн т, увеличившись на 3,8% по сравнению с показателем за 2017 год.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/0FE038E85C9CF9E9432584B8002BE42B>

ТАСС; 2019.11.20; МАКСИМ АКИМОВ РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕВЕЗУТ 126 МЛН ПАССАЖИРОВ

Российские авиакомпании по итогам 2019 года, как ожидается, перевезут 126 млн пассажиров, заявил вице-премьер РФ **Максим Акимов** в среду на заседании правительственной комиссии по транспорту.

«Российские авиакомпании перевезут к концу года 126 млн пассажиров. Я напомним, что в 2015 году, пять лет назад, их было 92 млн. Мы всего три года назад перепрыгнули за сотню», - сказал **Акимов**.

Таким образом, рост по сравнению с показателем 2018 года, когда были перевезены рекордные 116,2 млн человек, может составить около 8,5% - немного ниже ожидавшихся **Минтрансом** 10%.

По данным Росавиации, в январе - октябре 2019 года российские авиакомпании перевезли 110,26 млн пассажиров - на 11% больше, чем годом ранее.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossijskie-aviakompanii-v-2019-godu-perevezut-126-mln-passazirov---vice-premer-akimov>

ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ: ГОВОРИТЬ О ПРИВАТИЗАЦИИ «АЭРОФЛОТА» И СНИЖЕНИИ ГОСДОЛИ В КОМПАНИИ ПОКА РАНО

Говорить о приватизации «**Аэрофлота**» и снижении доли государства в компании до 50% пока рано. Такое мнение журналистам в кулуарах форума «Транспорт России» высказал вице-премьер **Максим Акимов**.

«Надо внимательно посмотреть на эти предложения (по продаже 1,17% акций «**Аэрофлота**» - прим. ТАСС) , мы пока их с моими коллегами не обсуждали. Такая дискуссия впереди, - сказал он. - Я считаю, пока скорее это преждевременно делать».

Акимов также отметил значение «плоских» тарифов «**Аэрофлота**» на Дальний Восток, напомним, что государство не субсидирует эти билеты. «И конечно, реализация подобного рода программ (продаж билетов по «плоским» тарифам - прим. ТАСС) - мы не собираемся

ее прекращать. И мы точно будем продолжать эту программу по «плоским» тарифам. Это пример того, насколько эти решения будут устойчивыми, если мы контроль государства уберем».

Сейчас чуть более 51% в группе «Аэрофлот» принадлежит государству.

Как ранее сообщал **замминистра** финансов РФ Алексей Моисеев, Минфин предложил повторно рассмотреть вопрос приватизации «Транснефти», «Россетей», «Российских железных дорог», «Русгидро» и «Аэрофлота». По его словам, приватизация компаний может быть осуществлена в 2021 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/govorit-o-privatizacii-aeroflota-i-snizenii-gosdoli-v-kompanii-poka-rano---akimov>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ПРОГРАММУ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ НА 1,1 ТРЛН РУБ. ХОТЯТ ВКЛЮЧИТЬ В ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил **Минтрансу**, Минфину и Минэкономразвития представить на правительственной комиссии в середине декабря проект федеральной программы по строительству и ремонту мостов и путепроводов на 1,1 трлн руб., которую планируется включить в **нацпроект** безопасных автодорог (**БКАД**).

«Общий размер бедствия мы прекрасно понимаем. Предстоит провести большую дискуссию по источнику финансирования (программы - ИФ)», - цитирует пресс-служба правительства **Акимова**, который накануне провёл заседание проектного комитета **БКАД**. Программа «Мосты и путепроводы» объединяет работы по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений на региональных и местных автодорогах, строительство новых искусственных сооружений в пересечении с железнодорожными путями и строительство новых мостовых переходов, необходимых для формирования транспортного каркаса РФ.

«Всего при формировании проекта программы заявлено к реализации более 3,9 тыс. объектов аварийных и предаварийных искусственных сооружений общей протяжённостью более 190 тыс. пог. м. Объём необходимого финансирования - свыше 370 млрд рублей. Определено 486 путепроводов через железнодорожные пути, объём финансирования на их ремонт или строительство - 340 млрд рублей. Кроме того, в 21 субъекте РФ необходимо строительство крупных мостовых переходов с общим объёмом финансирования 415 млрд рублей», - говорится в сообщении правительства.

По данным первого заместителя министра транспорта **Иннокентия Алафинова**, которые приводятся в сообщении, часть средств на реализацию нового проекта может быть профинансирована в рамках **БКАД**. «Согласно **нацпроекту**, региональные дорожные фонды к 2024 году будут получать 100% акцизов на ГСМ. При этом из общей суммы 1,6 трлн рублей, которая в ходе реализации **нацпроекта** перейдёт в регионы, 500 млрд рублей ещё не распределены», - отмечается в сообщении со ссылкой на слова **Алафинова**.

Минтранс предлагает направить 112 млрд рублей 22 регионам, у которых плановые показатели ниже средних в целом по стране, а оставшуюся сумму - на строительство новых и реконструкцию аварийных и предаварийных искусственных сооружений и железнодорожных путепроводов на региональных и муниципальных дорогах. Часть мостов может быть построена в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КМПИ). Кроме того, ряд объектов может быть построен за счёт трансфертов на принципах государственно-частного партнёрства - в частности, мосты в Якутии, Саратове, Сургуте. Но для этого понадобится увеличение федерального дорожного фонда.

ТАСС; 2019.11.20; АКИМОВ ПОРУЧИЛ УЖЕСТОЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ОТКРЫТИЮ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНЫХ КАМЕРАХ

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил **Минтрансу** РФ ужесточить требования к открытию информации о камерах фото- и видеофиксации на автодорогах, фиксирующих нарушения правил дорожного движения. Об этом говорится в документе, опубликованном

на сайте кабмина по итогам заседания проектного комитета национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Ранее проектный комитет **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** одобрил методику размещения дорожных камер. Ключевой принцип, проводимый методикой, заключается в том, что выбор места установки камеры должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления в бюджет средств от взыскиваемых штрафов.

«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 генерировать штраф», - сказал **Акимов**, слова которого приводятся в документе.

Он также отметил, что любой получатель штрафа должен иметь возможность проверить, была ли камера в системе раскрытия данных на момент нарушения правил дорожного движения. «Если ее там не было, это должно стать основанием для отмены штрафа, - отметил вице-премьер и поручил проработать необходимые изменения в нормативно-правовую базу. - Это должно быть железным правилом. Партизанщина с выскакиванием из кустов в России закончена, ее больше не должно быть».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/83EAD829AB22D5B5432584B80038F2E4>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГЛАВА ДАГЕСТАНА ПРОСИТ ПУТИНА ПОДДЕРЖАТЬ РАБОТУ ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАССЫ «КАВКАЗ»

Глава Дагестана Владимир Васильев попросил президента России Владимира **Путина** оказать поддержку планам по повышению уровня безопасности автотрассы «Кавказ», проходящей по территории республики.

«Все же много, по нашему определению, гибнет людей (на трассе «Кавказ» - ИФ). Это у нас за 10 месяцев только на дорогах республики погибло 267 человек, 1900 получили ранения», - сказал он в среду в ходе встречи с главой государства.

Васильев отметил, что регион будет пытаться сделать трассу безопасней. «В моем обращении к вам содержится просьба поддержать», - сказал он, обращаясь к президенту.

ТАСС; 2019.11.20; ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИЗНАНА ЛУЧШИМ РЕГИОНОМ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ НАЦПРОЕКТА РЕМОНТА ДОРОГ

Пензенская область возглавила рейтинг регионов по выполнению национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом говорится в сообщении, размещенном в среду на сайте правительства Пензенской области по итогам участия делегации региона в мероприятиях «Транспортной недели» в Москве.

«Пензенская область возглавила рейтинг по итогам года. В 2017 и 2018 годах регион также входил в тройку лидеров», - отмечается в сообщении.

В 2019 году на реализацию **нацпроекта** в Пензенской области было направлено около 1,5 млрд рублей, работы проводились на 178 объектах. До 2024 года на ремонт и строительство дорог в регионе планируется направить порядка 25 млрд рублей.

«Сегодня доля автодорог регионального и межмуниципального значения Пензенской области в нормативном состоянии составляет 64,5%. Это хороший показатель, но недостаточный. Важную задачу мы видим в строительстве обходов городов, новых мостов, путепроводов через железнодорожные пути», - цитирует пресс-служба губернатора Пензенской области Ивана Белозерцева.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/penzenskaa-oblast-priznana-lucsim-regionom-rf-po-vypolneniu-nacproekta-remonta-dorog>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; УДМУРТИЯ СТАЛА ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА О БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГАХ

Минтранс признал Удмуртию одним из регионов-лидеров по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили в пресс-службе руководства республики.

В ведомстве отметили, что высокую оценку за результативную работу команда Удмуртии получила на конференции в рамках Транспортной недели в Москве.

«В числе лучших регионов министр транспорта России Евгений Дитрих назвал Удмуртскую республику. Главе Удмуртии Александру Бречалову он вручил диплом за достижение наилучших показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», - сообщает пресс-служба руководства республики.

«Перед субъектами федерации поставлены амбициозные цели и в части приведения в порядок дорожной сети, и по обеспечению безопасности движения. Только при формировании такой мощной региональной команды как у нас можно добиться решения крайне сложной задачи, которая обозначена в указе президента России. В 2020 году работа в этом направлении будет активно продолжаться», - прокомментировал Бречалов.

<https://ria.ru/20191120/1561155403.html>

ТАСС; 2019.11.20; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТСЯ СДАТЬ ДОРОГУ, ОТРЕМОНТИРОВАННУЮ ВПЕРВЫЕ ЗА 30 ЛЕТ

Разбитая за 30 лет дорога при въезде в районный центр Ленинск Волгоградской области будет отремонтирована до конца года, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе администрации региона.

«Разбитый за десятилетия трехкилометровый участок дороги при въезде в Ленинск - районный центр Ленинского района - был одной из главных претензий жителей к местным властям. Областная субсидия на ремонт этого участка составила 9,8 млн рублей, из местного бюджета выделено 2 млн рублей - итого 11,8 млн рублей. Дорожные работы в таких объемах не проводились в Ленинске более 30 лет. В настоящее время выполнено 90% ремонта, до конца года все работы будут завершены», - рассказала представитель обл администрации.

Она уточнила, что на территории Ленинского района (один из шести так называемых заволжских районов Волгоградской области, расположенных между левым берегом Волги и границей с Казахстаном) до 2024 года планируется полностью привести в нормативное состояние автодорогу Волгоград - Астрахань, которая проходит через шесть из 13 поселений района, и построить 7,8 км автодороги от Ленинска до населенного пункта Лещев.

По данным пресс-службы обл администрации, в среду с рабочей поездкой в Ленинском районе побывал глава региона Андрей Бочаров. Он осмотрел новую стоматологическую поликлинику, объекты благоустройства, встретился с жителями района.

«Ленинск начал меняться <...>, приняты управленческие и финансовые решения, определены первоочередные объекты. Мы видим, сколько уже сделано. Но это только начало: нам необходимо создать основу, которая позволит району развиваться в дальнейшем», - приводит пресс-служба слова Бочарова.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-k-rajcentru-pod-volgogradom-vvedut-dokonca-goda-posle-pervogo-za-30-let-remonta>

ТАСС; 2019.11.20; ВЛАСТИ АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ С НАЧАЛА ГОДА 19 УЛИЦ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Власти Астрахани с начала текущего года отремонтировали 19 улиц в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе городской администрации.

«В рамках нацпроекта завершён ремонт на 19 улицах, запланированных к обновлению в рамках нацпроекта», - сказал собеседник агентства. Среди них власти особо выделяют две - улицу Богдана Хмельницкого и Каховского - работы на которых, по словам

представителя пресс-службы, велись практически с нуля. Так, улица Каховского много лет фактически не была проезжей из-за неудовлетворительного состояния. «Здесь преобразили как проезжую, так и пешеходную части, уложили асфальт, нанесли разметку и ликвидировали незаконную торговлю», - пояснил представитель администрации.

На улице Богдана Хмельницкого же для организации дорожного движения оборудовали кольцо. «Проезд по этим магистралям позволит перераспределить транспортные потоки и существенно разгрузить параллельные улицы», - отметили в пресс-службе.

Кроме того, проинформировали здесь, еще семь городских дорог были отремонтированы в текущем году в рамках профильной муниципальной программы за деньги городского бюджета. «По этой же программе до конца года завершатся работы на еще одном объекте», - отметили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-astrahani-otremontirovali-s-nacala-goda-19-ulic-v-ramkah-nacproekta>

ТАСС; 2019.11.20; ПРАВИТЕЛЬСТВО ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВИЛО БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Компания «Тулаавтодор», которая обслуживает региональные и муниципальные дороги в Тульской области, до конца 2019 года получит 111 единиц техники стоимостью более 500 млн руб. Средства были выделены из бюджета региона, 30 машин для ремонта и уборки трасс преданы в среду, сообщили ТАСС в пресс-службе областного правительства.

«Из бюджета Тульской области были выделены 500 млн рублей на обновление автопарка государственного учреждения «Тулаавтодор». Всего закуплено 111 единиц техники, это экскаваторы, асфальтоукладчики, снегоуборочные машины, 30 из них преданы сегодня, остальные - поступят до конца 2019 года», - сказал собеседник агентства.

По словам губернатора Алексея Дюмина, участвовавшего в церемонии передачи техники, такая значительная сумма финансирования на обновление парка техники была выделена впервые. «Такое решение было принято для того, чтобы повысить скорость и эффективность работы дорожных служб, чтобы поддерживать наши дороги в надлежащем состоянии в любое время года и в любую погоду. Уверен, что новые машины помогут «Тулаавтодору» своевременно и качественно исполнять все свои обязанности», - цитирует пресс-служба главу региона.

Всего в управлении компании находятся 604 дороги протяженностью более 4,3 тыс. км и 204 моста, в автопарке - более 940 единиц техники, в том числе 470 дорожно-строительных машин. «В структуре «Тулаавтодора» также находятся восемь асфальтобетонных заводов. Поступающая техника будет задействована в ремонте магистралей в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в районах Тульской области», - отметили в пресс-службе.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-tulskoj-oblasti-napravilo-bolee-500-mln-rublej-na-zakupku-doroznoj-tehniki>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В БЮДЖЕТ-2019

Госдума приняла во втором чтении правительственный законопроект, который уточняет основные параметры бюджета на 2019 г. и перераспределяет средства по ряду направлений.

В принятом законопроекте оценка профицита федерального бюджета РФ на 2019 год понижена с 1,7% ВВП до 1,4% ВВП: размер профицита снижается до 1 трлн 480,81 млрд рублей с 1 трлн 881 млрд рублей. Оценка объема ВВП также уменьшается - до 108,414 трлн рублей со 109,086 трлн рублей, таким образом, к ВВП профицит бюджета составит в текущем году 1,36%.

Доходы бюджета, как ожидает Минфин, составят 19 трлн 970,28 млрд рублей, весенними поправками было предусмотрено 20 трлн 175 млрд рублей, однако изначально в законе о бюджете доходы были установлены в размере 19 трлн 969 млрд рублей. Оценка расходов увеличена до 18 трлн 489,46 млрд рублей с 18 трлн 294 млрд рублей (первоначально расходы планировались на уровне 18 трлн 37 млрд рублей).

Прогноз дополнительных нефтегазовых доходов бюджета также уменьшен - до 2 трлн 864,6 млрд рублей по сравнению с весенней оценкой 3 трлн 176,9 млрд рублей. В целом нефтегазовые доходы прогнозируются в размере 7 трлн 841,03 млрд рублей, на 398,5 млрд рублей меньше, чем ожидалось ранее.

Ненефтегазовые доходы, по оценке Минфина, составят 12 трлн 129,3 млрд рублей, на 194 млрд рублей больше, чем ожидалось. Их рост связан с увеличением оценки поступлений таких налогов, как налог на прибыль, а также оценки доходов от размещения временно свободных остатков средств на счетах бюджета. Базовые нефтегазовые доходы, рассчитанные исходя из цены на нефть \$41,6 за баррель, составят 4 трлн 976,5 млрд рублей.

Ненефтегазовый дефицит, как ожидается, составит 6 трлн 369,2 млрд рублей, или 5,9% ВВП. Объем Фонда национального благосостояния на конец 2019 года увеличится до 8 трлн 172 млрд рублей.

Уровень внутреннего госдолга понижен до 11 трлн 142,2 млрд рублей с 11 трлн 329,5 млрд рублей, внешнего, напротив, повышен - до \$65,3 млрд, или 57,8 млрд евро, с \$64,3 млрд, или 55,4 млрд евро.

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.

Глава думского комитета по бюджету Андрей Макаров в ходе пленарного заседания пояснил, что правительство предложило Госдуме перебросить деньги на ВЭБ.РФ с 2020 и 2021 гг. «Это не увеличение финансирования, это снять с 2020-2021 года, освободив это для тех задач, которые мы решали с вами в том числе и вчера, рассматривая основной закон (о бюджете на 2020-2022 гг. - ИФ.), и направить их сейчас, в рамках тех возможностей, которые в этом году есть, для погашения внешней задолженности», - сказал Макаров. Он уточнил, что внешняя задолженность по ВЭБу на сегодняшний день составляет 560 млрд рублей. «В данном случае погасить эту задолженность, чтобы ВЭБ мог работать как институт развития правительство предложило этот механизм», - отметил глава комитета.

Также увеличивается взнос РФ в капитал Промсвязьбанка, в первом чтении предполагалось выделить 7,8 млрд рублей, во втором - 13,8 млрд рублей. «6 млрд идет в уставной капитал ПАО «Промсвязьбанк» дополнительно в целях кредитования ОПК», - уточнил Макаров.

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 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 в целях 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 руб.

Взнос в уставный капитал ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» 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» составит 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.

В третьем чтении законопроект планируется рассмотреть 21 ноября.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ПОРЯДКЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОШОКЕРОВ СОТРУДНИКАМИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Госдума на заседании во вторник приняла в третьем окончательном чтении закон, позволяющий сотрудникам подразделений транспортной безопасности использовать электрошокеры.

Соответствующие изменения предлагается внести в статью 123 федерального закона «О транспортной безопасности».

Поправки регламентируют применение работниками структуры электрошокеров (ЭШУ). Устанавливается, что они при использовании электрошоковых устройств и искровых разрядников обязаны стремиться к тому, чтобы любой вред, причиняемый при этом, был минимальным. Также сотрудники будут обязаны предупредить о намерении применить ЭШУ, а в исключительных случаях, если без их применения возникает реальная опасность для пассажиров, действовать без предупреждения.

После применения ЭШУ работники транспортной безопасности должны оказать первую помощь пострадавшему.

О каждом случае использования ЭШУ работник должен будет доложить своему начальству.

Руководители подразделений транспортной безопасности также обязываются незамедлительно уведомить орган внутренних дел и прокурора о каждом случае ранения или смерти в результате применения электрошоковых устройств и искровых разрядников. Электрошокеры и искровые разрядники предлагается запретить применять в отношении женщин с видимыми признаками беременности, лиц с явными признаками инвалидности и малолетних. Исключением в этом случае будут случаи, если эти лица совершают нападение, которое угрожает жизни или здоровью работников подразделений транспортной безопасности либо пассажирам.

Применять электрошокеры и искровые разрядники можно будет для отражения нападения на объекты транспортной инфраструктуры и транспорт, для отражения нападения на работников подразделений транспортной безопасности или пассажиров, для пресечения сопротивления, оказываемого нарушителем работникам подразделений транспортной безопасности, при исполнении возложенных на них должностных обязанностей, а также для задержания лиц, застигнутых при совершении преступления, если эти лица пытаются скрыться либо имеются достаточные основания полагать, что они намерены оказать вооруженное сопротивление работникам подразделений транспортной безопасности.

Ранее один из авторов законопроекта, зампред думского комитета по безопасности и противодействию коррупции Анатолий Выборный отметил, что действующим законодательством возможность использовать ЭШУ подразделениями транспортной безопасности не предусмотрена.

Он пояснил, что в первую очередь речь идет о сотрудниках транспортной безопасности, которые стоят на входе в аэропорты и вокзалы и осуществляют досмотр пассажиров. В настоящее время им не выдается огнестрельное оружие, поскольку применять такое оружие запрещено при значительном скоплении людей. В руководстве Росгвардии подтвердили, что у подразделений транспортной безопасности нет ни одной единицы огнестрельного оружия.

РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; В РОССИИ ВВЕДУТ ДИСТАНЦИОННЫЙ МЕДОСМОТР ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ РАБОТНИКОВ

Минздрав России предлагает ввести в законодательство новый правовой институт – медицинский дистанционный контроль состояния здоровья некоторых категорий работников, соответствующий проект опубликован на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Дистанционный медосмотр предполагает использование телемедицинских технологий, то есть врач и работник не находятся рядом.

Проект федерального закона предусматривает внесение изменений в Трудовой кодекс, в закон «Об основах охраны здоровья граждан», а также в закон «О безопасности дорожного движения».

Законопроект устанавливает понятие медицинского дистанционного контроля за здоровьем работника, виды контроля, временные периоды и порядок его проведения, уточняется в документе. Проект коснется россиян, занятых на работах с вредными или опасными условиями труда, а также на работах, связанных с движением транспорта, отмечается в проекте.

Согласно законопроекту, для отдельных категорий работников могут устанавливаться обязательные медицинские осмотры для выявления состояний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, а также для определения факта употребления алкоголя, наркотиков и психотропных веществ.

«В случае проведения медицинского дистанционного контроля параметров состояния здоровья работника такие работники проходят один раз в шесть месяцев обязательный профилактический медицинский осмотр, включающий химико-токсикологические исследования наличия в организме наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов», - поясняется в документе.

<https://ria.ru/20191120/1561154177.html>

RNS; 2019.11.20; ГЛАВА «ЯНДЕКСА» ПРЕДСКАЗАЛ ТРАНСПОРТНУЮ РЕВОЛЮЦИЮ

Переход на беспилотный транспорт в ближайшее время обеспечит транспортную революцию, аналогичную той, что произошла в начале XX века, заявил в ходе сессии форума «Россия зовет!» глава и основатель Яндекса Аркадий Волож.

«Переход на беспилотный транспорт — это реально такая транспортная революция, которая нас ждет, причем в самое ближайшее время. Это мне напоминает — лет 100 назад, если посмотреть на фотографии 1910-х годов, на улицах городов всегда видишь повозки с лошадьми. Всего 20 лет спустя, в 1930-х годах в деревнях еще были лошади, а на фотографиях городов только автомобили. Эта революция произошла буквально за два десятилетия. Я думаю, что-то похожее происходит и сейчас. И она происходит довольно быстро», — высказался Волож.

По словам основателя «Яндекса», существует три причины, почему, по его мнению, в ближайшее время произойдет транспортная революция.

«Первая причина — понятно, технологии: они готовы. Вторая причина, я бы ее назвал этическая — это безопасность», — сказал глава «Яндекса», обратив внимание на высокую сегодня смертность на транспорте.

«Сегодня в год погибает больше миллиона человек под колесами автомобилей в мире», — сказал Волож, отметив, что «мы не видим этого в новостях, потому что нам пришлось пришлось бы сообщать примерно о 200 человек погибших, 100 человек в час».

«Автоматы, которые водят машины, будут меньше убивать других людей», — отметил Волож.

Третья причина, по мнению Воложа, экономическая. «Сегодня говорят, что все эти компьютеры, сенсоры, датчики стоят огромных денег. (...) На самом деле на это надо смотреть совершенно по-другому», — отметил он, приведя в пример такси. Средняя стоимость машины в год составляет \$30 тысяч. «Но в автомобиле сидит еще одна такая дорогая деталь — это водитель. (...) Это стоит порядка еще \$20-30 тысяч в год», — отметил глава «Яндекса». По его данным, сейчас использование беспилотной технологии обходится примерно во столько же, во сколько и работа живого водителя, но в ближайшее время эта цифра будет вдвое снижена.

В ходе дискуссии Воложу также задали вопрос, не видит ли он проблемы в том, что развитие беспилотного транспорта приведет к массовой безработице.

«Вы знаете, какой оборот водителей? У нас порядка 20-30% от общего количества водителей меняется в месяц. Знаете, почему? Потому что люди не хотят работать водителями», — ответил Волож на этот вопрос. «Стремиться сохранить эти рабочие места — это как стремиться сохранить рабочие места на конвейере», — добавил основатель «Яндекса».

Он отметил, что «Яндекс» занялся развитием беспилотного транспорта два года назад. «На этой неделе мы проедем второй миллион (километров беспилотным транспортом - RNS). К лету мы будем проезжать миллион километров в неделю. Мы достроим флот. Я надеюсь, что регулирование в этом моменту подоспеет», — отметил он, подчеркнув, что в целом в мире не так много компаний, беспилотный транспорт которых проезжает миллионы километров в день.

«Большое спасибо правительству, оно нам очень помогает, но нельзя «проталкивать ногой» такие решения. Они должны быть урегулированы», — добавил глава Яндекса.

<https://rns.online/transport/Glava-Yandeksa-predskazal-transportnuyu-revolyutsiyu--2019-11-20/>

ТАСС; 2019.11.20; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МАШИН НА ГАЗЕ

Законодательное собрание Иркутской области на сессии в среду приняло законопроект о введении льготы по уплате транспортного налога в размере 50% от установленных ставок для граждан и организаций, которые в качестве топлива для своих автомобилей используют газ. Поскольку такого транспорта в регионе мало, выпадающие доходы областного бюджета в результате введения льготы будут минимальными, сообщила на сессии председатель бюджетного комитета заксобрания Наталья Дикусарова.

«Сегодня многие организации, предприятия заинтересованы в переходе на иной вид топлива, это экономично. И мы перечислили [в законопроекте] прежде всего организации, которые занимаются городским хозяйством, благоустройством. Таких транспортных средств [на газе] сегодня единицы, выпадающие доходы мы практически не ощутим на доходной части бюджета», - сказала Дикусарова, представляя законопроект.

В пояснительной записке к проекту закона указано, что цель введения льготы - развитие рынка экологичных автомобилей. «На сегодняшний день количество электромобилей и транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, ничтожно мало. В городе Братске суммарно переведено и закуплено 86 единиц транспортных средств, использующих сжатый природный газ в качестве топлива, количество электромобилей в Иркутской области немногим превышает 100 единиц», - говорится в пояснительной записке. Инициатором законопроекта стал губернатор региона Сергей Левченко.

Этим же законопроектом льгота по уплате транспортного налога в размере 50% введена для владельцев автомобилей с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил. Какими в результате этого могут быть выпадающие доходы областного бюджета, в пояснительной записке не указано. Вице-спикер Заксобрания Александр Ведерников отметил, что после

введения льготы необходимо будет проконтролировать наполняемость муниципальных дорожных фондов, средства из которых идут на ремонт дорог.

<https://tass.ru/sibir-news/7157769>

ТАСС; 2019.11.20; ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ РЕКУ ОБЬ НА ЯМАЛЕ НАЧАЛА РАБОТУ

Ледовая переправа через реку Обь между городами Салехард и Лабытнанги в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) начала свою работу в среду в 06:00 (04:00 мск). Об этом сообщили в пресс-службе регионального правительства.

Летом из Салехарда в Лабытнанги и обратно можно добраться на пароме, зимой - по ледовой переправе, а в межсезонье - с помощью вездеходов на воздушной подушке и вертолетов.

«20 ноября с шести часов утра на ледовой переправе Салехард - Лабытнанги открыто движение для всех видов транспортных средств общей массой до 3,5 т, для гусеничных - общей массой до 5 т. Движение по переправе осуществляется по одной полосе в реверсивном режиме», - приводит пресс-служба слова начальника отдела содержания и ремонта автомобильных дорог ГКУ «Дорожная дирекция ЯНАО» Александра Симонова. Как уточнили в пресс-службе, в прошлом году ледовую переправу для проезда открыли на неделю позже - 26 ноября. «Обустройство еще двух полос начнется на днях. Как только толщина льда на этих полосах станет безопасной для движения автомобилей, откроются все три полосы движения», - добавили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ural-news/7157587>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.11.21; СО ШТРАФАМИ ГИБДД ПОКА НЕ ВСЕ СУПЕР; СУПЕРСЕРВИС ПО ОБЖАЛОВАНИЮ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ОНЛАЙН В ЭТОМ ГОДУ НЕ ПОЯВИТСЯ

Правительство в авральном режиме пытается ускорить запуск сервиса по электронному обжалованию штрафов ГИБДД на портале госуслуг, который должен был заработать еще 1 августа 2019 года. Технически услуга, которую ждут миллионы водителей, практически готова, но не заработает без поправок к КоАП. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму еще в начале октября, но подготовка отзыва Минкомсвязью затянулась. После угроз вице-преьера Максима Акимова «всех уволить» документ оперативно представили в Белый дом. Но и теперь быстро принять поправки вряд ли удастся. Исправлять «нерасторопность правительства, переходя в пожарный режим работы» депутаты не считают нужным.

Правительство РФ наконец получило из Минкомсвязи проект положительного отзыва на поправки к КоАП, которые вводят в практику электронное обжалование штрафов ГИБДД российскими гражданами. Представитель вице-преьера Максима Акимова Сергей Извольский подтвердил “Ъ”: «Проект отзыва получили, изменения в КоАП будут поддержаны».

Разговоры о необходимости электронного обжалования штрафов ведутся уже давно: ГИБДД выносит более 120 млн постановлений в год, из них около 100 млн — с помощью камер. Граждане, по данным Госавтоинспекции, пытаются обжаловать около 700 тыс. штрафов. Паспортом **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** (утвержден президиумом президентского Совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**) закреплена дата внедрения сервиса — 1 августа 2019 года. Ответственные за этот процесс — МВД и Минкомсвязь. Однако новая опция до сих пор недоступна. В августе Минкомсвязь презентовала прототип суперсервиса по электронному обжалованию, рассказав, как будет работать услуга. Однако без внесенных изменений в КоАП запуск невозможен. В начале октября зампред комитета Госдумы по госстроительству Рафаэль Марданшин («Единая Россия») внес в Госдуму необходимый пакет поправок с поэтапным их вступлением в силу с 1 января 2020 года, но документ даже не дошел до профильного комитета.

Проблема со срывом сроков обсуждалась накануне, на совещании в правительстве. «Хотелось бы, чтобы какие-то сроки были установлены,— заметил вице-мэр Москвы

Максим Ликсутов.— Система эта должна работать, она защищает интересы автовладельцев. Потенциально это очень востребованная услуга». «А что это мы, Михаил Юрьевич, не выполнили данные людям обещания?» — обратился **Максим Акимов** к начальнику ГИБДД России Михаилу Черникову. «У нас все готово»,— ответил тот и дал понять, что долгое время готовится отзыв на законопроект (этим занималась Минкомсвязь): из-за этого до конца года сервис не запустят. Представителей министерства на заседании не оказалось. «Либо я направляю отзыв на подпись своему коллеге Константину Чуйченко (глава аппарата правительства, визирующий отзывы на законопроекты.— “Ъ”), либо уволю к черту всех людей, занимавшихся этим вопросом, и всех, кого вычислю в этой цепочке»,— пригрозил **Максим Акимов**.

Отметим, что текст отзыва за подписью врио главы Минкомсвязи Евгения Кислякова в правительство поступил в тот же день, он согласован МВД и Минюстом. В документе сказано (“Ъ” ознакомился с ним), что для запуска сервиса по обжалованию дополнительных бюджетных средств не требуется, но с учетом «степени технической готовности» сроки вступления в силу поправок нужно отложить.

Но даже такой поворот, как выяснил “Ъ”, не сможет обеспечить принятие законопроекта в самое ближайшее время. Так, если отзыв правительства на законопроект поступит в Госдуму в ближайшие дни, рассмотреть его на комитете по госстроительству можно будет не ранее 4 декабря (следующая неделя у депутатов — региональная), пояснил “Ъ” Рафаэль Марданшин. После принятия поправок в первом чтении на доработку ко второму уходит месяц — таков регламент работы Госдумы. Этот срок может быть сокращен до двух недель, если, к примеру, поступит обращение правительства рассмотреть законопроект в приоритетном порядке, предположил господин Марданшин. «Но под Новый год скапливается очень много таких законопроектов, правительственных, требующих срочного принятия. Будет большая конкуренция,— поясняет депутат.— Здесь зависит от того, как расставят приоритеты в правительстве».

«Я вообще не понимаю, почему мы должны переходить в пожарный режим работы, исправляя результаты нерасторопности правительства,— заявил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков.— Сроки обозначены **нацпроектом** еще год назад, но фактическое исполнение оказалось очень слабым. Пусть вносят нормальный законопроект от правительства, как и должно быть, будем с ним работать. Все это с высокой долей вероятности уйдет уже на следующий год». Даже если будет «политическая воля» и поправки Рафаэля Марданшина оперативно примут, это не позволит быстро запустить сам сервис, уверен господин Лысаков: нужно еще принять большое количество подзаконных актов, протоколы обмена информацией и протестировать все технические моменты. «Чиновники, конечно, могут рапортовать о технической готовности, но я в это не верю,— говорит депутат.— Изменения в КоАП должны приниматься с отсрочкой вступления в силу минимум в год».

<https://www.kommersant.ru/doc/4164965>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; РФПИ ИЗУЧАЕТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ С ПАРТНЕРАМИ ИЗ СТРАН АЗИИ И БЛИЖНЕГО ВОСТОКА

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) прорабатывает возможность участия в строительстве моста через Лену, проектом интересуются партнеры фонда из стран Азии и Ближнего Востока, сообщил глава РФПИ Кирилл Дмитриев.

«Мы смотрели на этот проект раньше, безусловно, он требовал федеральной поддержки и, как мы понимаем, это концессионное соглашение будет проработано и создано. Мы видим интерес от ближневосточных инвесторов - от Саудовской Аравии, Эмиратов и от наших традиционных партнеров - это Китай - к данному проекту. Соответственно, будем прорабатывать», - сказал Дмитриев журналистам в кулуарах форума «ВТБ Капитала» «Россия зовет!»

«Мы ожидаем, что будет конкуренция между различными консорциумами на этом рынке, в том числе за этот проект. Мы считаем, что это важно, чтобы на различные инфраструктурные проекты выходили различные консорциумы и, конкурируя между

собой, давали наилучшие условия для государства по инфраструктурным проектам», - отметил глава РФПИ.

Предполагается, что мост через Лену в Якутии свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт. **Минтранс** ждет уточнения параметров ГЧП-проекта строительства моста к началу 2020 года, сообщил ранее на этой неделе первый замглавы ведомства **Иннокентий Алафинов**.

ТАСС; 2019.11.20; ВОДИТЕЛЕЙ БУДУТ ОТПРАВЛЯТЬ НА ВНЕПЛАНОВЫЕ МЕДОСМОТРЫ

При получении или замене водительских прав россияне будут получать электронные медицинские справки вместо бумажных, а при необходимости проходить внеплановый медицинский осмотр. Такие изменения предполагает законопроект, разработанный Минздравом РФ и МВД.

Согласно документу, Госавтоинспекция с помощью системы межведомственного электронного взаимодействия будет получать всю информацию о прохождении автомобилистом обязательного медицинского освидетельствования при получении или замене прав. В частности, врачи будут вносить в систему информацию о выявлении у водителя медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. После этого, автомобилист должен будет в течение одного месяца пройти внеочередной медосмотр. Если болезнь подтвердится или гражданин не придет на обследование, права будут аннулированы.

«Данные нововведения позволят исключить возможность допуска к управлению транспортными средствами водителей, имеющих к этому медицинские противопоказания, что окажет положительное влияние на безопасность дорожного движения», – отметили в пресс-службе МВД. В настоящее время законопроект размещен на портале проектов нормативных правовых актов и ожидает экспертной оценки.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/voditelej-budut-otpravlat-na-vneplanovye-medosmotry>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.20; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Изменение процедуры медосвидетельствования для водителей позволит сделать ситуацию на дорогах безопаснее, но повышать стоимость справок за счет самих автомобилистов нельзя, считают опрошенные РИА Новости эксперты.

Ранее «Российская газета» сообщила об изменении правил медосвидетельствования водителей. Как отмечает издание, с 22 ноября при получении или обновлении прав россиян обяжут сдавать кровь и мочу для определения психоактивных веществ и маркера СДТ, показывающего регулярную алкогольную нагрузку. Раньше эти анализы брали при обнаружении конкретных симптомов. По данным газеты, нововведение привет к подорожанию цен на справки. Местные СМИ сообщают, что в российских городах уже выстроились очереди за медсправками. По данным изданий, а также опубликованных в соцсетях фото объявлений в поликлиниках, в Екатеринбурге комиссия после 22 ноября будет стоить 5300- 7200 рублей, в Воронеже – 5450, в Вологде – 2900, в Костроме — 3300 рублей.

Ранее в Минздраве рассказали РИА Новости, что приказ об обязательном определении психоактивных веществ позволит более объективно оценивать результаты химико-токсикологических исследований без визуальной оценки. Проверка станет эффективной мерой профилактики дорожно-транспортных происшествий, считают в ведомстве.

Как заявил РИА Новости депутат законодательного собрания Приморья Дмитрий Новиков, идею дополнительных анализов он одобряет, однако повышать цену справки за счет автомобилистов нельзя.

«Борьба за трезвость - дело хорошее, но не за счет налогоплательщиков. Для небогатого населения подобная инициатива (увеличение стоимости прохождения медкомиссии -

ред.), на мой взгляд, не очень нужна. Сама идея хорошая, только это нужно было сделать не за счет автомобилистов», - отметил Новиков.

С ним солидарен и представитель Приморской автомобильной федерации Дмитрий Борисов.

«Мы все согласимся, что это нормальная практика (выявлять алкоголь и наркотики у водителя). Для тех, кто употребляет наркотики - у вас есть шанс бросить и не употреблять. И это правильно: в 90-е годы ездило огромное количество употреблявших людей, их останавливали сотрудники ГАИ и не могли ничего сделать, тестов и экспресс-анализов тогда не было, и это была большая проблема. Со временем это исправилось. Поэтому я - за (дополнительные анализы), и большинство людей, думаю, за - дороги станут безопаснее», - сказал РИА Новости Борисов.

«Доходы не растут, и нельзя считать, что если у человека есть автомобиль, то он богат. При этом автомобилисту деваться некуда - ставить на прикол машину из-за того, что не можешь оплатить справку, никто не будет. Люди в очередной раз тяжело вздохнут, выстроятся в очереди и пойдут отдавать свои средства. Но анализ не сверхсложный в плане производства, и он не может стоить огромных денег - в последние годы технологии в плане обнаружения алкоголя и наркотиков в крови и моче серьезно развились», - отметил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20191121/1561186677.html>

ТАСС; 2019.11.20; БАШКИРИЯ НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ ТЕХНОЛОГИИ АВСТРИИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОДОРОГ

Башкирия создаст рабочую группу с представителями Министерства транспорта, инноваций и технологий Австрии для получения технологии строительства высококачественных автомобильных дорог. Об этом сообщил в среду первый вице-премьер Башкирии Андрей Назаров на австрийско-башкирском экономическом форуме в Палате экономики Австрии в Вене.

«Мы встречались с министром транспорта, инноваций и технологий Андреасом Райххардтом. Договорились о том, что создадим межправительственную рабочую группу, чтобы мы смогли получить технологии строительства высококачественных дорог. И чтобы некоторые австрийские компании могли прийти к нам как инвесторы», - сказал Назаров.

По его словам, также достигнута договоренность, что Башкирия будет изучать опыт Австрии по организации работы общественного транспорта. «Австрийская сторона поддерживает нас в этом начинании», - добавил Назаров.

<https://tass.ru/ekonomika/7160603>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.11.21; «НЕ ВСЕГДА ЖЕЛАНИЕ СОВПАДАЕТ С ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬЮ»; ВЛАДЕЛЕЦ «НОВОТРАНСА» КОНСТАНТИН ГОНЧАРОВ О ПАДЕНИИ РЫНКА, ПОРТОВОМ БИЗНЕСЕ И ЦЕНАХ НА УГОЛЬ

Отрицательная динамика погрузки на сети ОАО РЖД прямо затрагивает бизнес железнодорожных операторов — особенно тех, кто в основном использует универсальный парк. О снижении зависимости от перепадов конъюнктуры цен на уголь, диверсификации бизнеса, развитии портового проекта в Усть-Луге и строительстве вагоноремонтных заводов “Ъ” рассказал президент и владелец группы «Новотранс» Константин Гончаров.

— Ситуация в железнодорожных перевозках сильно изменилась с прошлого года, вместо прежнего оптимизма ОАО РЖД признало падение погрузки. Какие тенденции видят на рынке операторы?

— Погрузка ожидаемо корректируется: идет определенное снижение мировых цен на ряд сырьевых товаров — уголь, кокс, металлургическую продукцию, зерно, пищевые грузы, такие как жом, шрот и другие. Мы наблюдаем такую тенденцию с апреля—мая, в ней нет ничего сверхъестественного. Мы прогнозировали такое развитие событий еще в прошлом году и первое, что сделали, заключили со многими нашими коллегами-грузоотправителями долгосрочные сервисные контракты.

— Долгосрочные — это сколько лет?

— От года до трех. При этом мы считаем, что даже годовые контракты дают очень четкое понимание и осознание будущей инвестиционной деятельности, будущего денежного потока.

— А относительно чего они долгосрочные? Раньше срок исчислялся месяцами?

— Это были контракты на месяц с согласованием объемов и цен, на три месяца. Понятно, что и для нас, и для грузоотправителей это было сложно и неудобно. Политика долгосрочных контрактов, которую мы выбрали в прошлом году, уже дала плоды в текущем. Мы сейчас продолжаем переговорный процесс, уже на следующий год рассчитываем заключить трехлетние контракты.

— Сколько может длиться спад на рынке?

— Не могу сказать, что сложившуюся ситуацию можно охарактеризовать именно как спад. Скорее достигнут баланс парка. В каких-то сегментах присутствует определенный профицит подвижного состава, но нельзя сказать, что это глубокий кризис, как тот, что был в 2014–2015 годах. Мы пока к этому не подошли и, надеюсь, не подойдем.

— С учетом высокой доли угля в структуре ваших грузов насколько сильно на вас сказались ухудшение конъюнктуры мировых рынков?

— Мы всегда ищем точки соприкосновения с клиентами. Наша задача прежде всего была в том, чтобы выйти из сложившейся ситуации с наименьшими потерями, и те контракты, которые мы заключили в прошлом году, позволили этого достичь. Безусловно, мы чувствуем, что конъюнктура рынка изменилась. Это ощущается, но не так остро, как во времена аналогичных колебаний в прошлом.

— Ваше основное направление — это Кузбасс—Дальний Восток?

— Нет. Наша основная точка отгрузок — Западно-Сибирская железная дорога. Поскольку, как я уже говорил, мы предполагали, что может возникнуть изменение конъюнктуры рынка, мы отошли от погрузки исключительно угля, обратив свое внимание также на металлургические и строительные грузы. Если раньше у нас доля угля в общей погрузке была в районе 90%, то сейчас — 67%.

— Строительные грузы сейчас возить рентабельно? В целом ими в последние годы брезговали...

— Это зависит от маршрута. Не могу сказать, что инертными грузами брезговали. Скорее мы очень бережно относились к своим вагонам. Мне в свое время показали видеоролик, на котором из вагона выгружают строительный груз ковшом экскаватора.

— Вагон бьют ковшом?

— Да. И когда на такое смотришь, воспринимаешь с личной точки зрения. Ты же не будешь портить свою машину умышленно?

Угольщики очень давно и планомерно выстраивали погрузочно-выгрузочную инфраструктуру. Те, кто работает со строительными грузами, не могут, к сожалению, этого себе позволить, поскольку маржинальность невысокая. Понятно, что, выбирая, куда лучше поехать, оператор в первую очередь будет думать даже не о том, чтобы заработать, а о том, чтобы сохранить свой вагон. Так он избежит затрат на текущий отцепочный ремонт (ТОР), на дополнительный ремонт, на запасные части, учитывая сегодняшние цены.

— ОАО РЖД анонсировало намерение в будущем пересмотреть зависимость тарифов на уголь от дальности и фактически ввести субсидирование коротких маршрутов за счет длинных. Как вы полагаете, эта мера оправданна?

— Она неоднозначна, ее нужно глубоко изучать. Наиболее грузонапряженное направление сейчас — Дальний Восток. Расстояние от Кузбасса до Дальнего Востока составляет 6 тыс. км. И в обратную сторону нет погрузки, как бы мы того ни хотели. Поэтому операторское сообщество не в восторге от идеи. Подобное решение нежелательно в условиях падения цен на уголь, ведь операторы в любом случае будут перекладывать финансовые издержки на плечи грузоотправителя. Для того чтобы экспорт развивался, его не надо нагружать дополнительно.

— Но ОАО РЖД и не планирует проводить реформу немедленно — только после 2025 года.

— Дело в том, что и после 2025 года будет наблюдаться та же цикличность, мы никуда от нее не денемся. Будет подъем, затем будет падение... Мы вряд ли сможем повлиять на мировую конъюнктуру цен.

— Если говорить о конъюнктуре, вы как-то закладываете вероятность того, что и на Дальнем Востоке цены на уголь упадут?

— Мы, как операторы, не рвемся на Дальний Восток.

— Но вроде бы все рвутся?

— Мы не рвемся по одной простой причине: дефицит и высокая цена цельнокатаных колес. Расстояние велико, а значит, колеса стираются намного быстрее. При этом обратной загрузки нет. Понятно, что если есть определенные обязательства перед клиентами, мы их выполняем, но было бы неправильно сказать, что мы рвемся на это направление.

— Как вы оцениваете общую обстановку на сети? Баланс парка, о котором много говорит ОАО РЖД, отмечая, что количество вагонов уже приблизилось к докризисным показателям, из-за чего скорость снижается, ее пытаются компенсировать закупкой парка, и она снижается еще сильнее...

— Я с коллегами из ОАО РЖД абсолютно согласен: чем больше парка, тем меньше скорость, так как меньше места. Но в любом случае сегодня основным драйвером является сама погрузка. И если погрузка в связи с мировыми ценами снижается, то понятно, что будет образовываться и профицит парка.

Это неплохо в том плане, что конкуренция всегда должна быть, и на рынке будут оставаться те, кто может предложить более качественную услугу: не просто предоставлять вагоны, а предоставлять точное количество вагонов, соблюдать четкие сроки, повышать качество вагонов и т. п. Или, например, предоставлять вагоны с большей толщиной обода цельнокатаных колес: ведь есть экспортно ориентированные направления — такие как Прибалтика, Польша, где нормы уже не такие, как в России.

Или Дальний Восток: если туда на тонком ободе пытаться въехать, обратно можно уже не приехать...

Качество в первую очередь.

— Насколько оправданна инициатива по повышению ответственности за задержку груза?

— Мы несколько раз встречались по этому поводу с ОАО РЖД. Эта инициатива тоже неоднозначная, потому что ответственность возлагается либо на грузоотправителя, либо на оператора, либо на грузополучателя, либо на перевозчика. При этом нужно смотреть на вопрос комплексно и выяснять, кто виноват в конкретной ситуации. В принципе сейчас все более или менее регламентировано. К подобным новым инициативам нужно относиться очень внимательно, чтобы не получилось так, что сначала приняли, а потом начали исправлять.

— Как вы считаете, следует ли вводить возможность приоритетного пропуска для загруженных участков сети?

— Инициатива не совсем однозначная: например, что делать тем, кто не в состоянии купить себе пропуск на год? Что будут делать маленькие предприятия, например, углепогрузочные или которые работают с инертными, строительными грузами? Это тоже тема к обсуждению для ОАО РЖД, грузоотправителей, операторов, всей отрасли.

— Почему вы не претендовали на покупку третьей вагоноремонтной компании (ВРК-3), хотя ранее заявляли о наличии такого намерения? Хотите ли купить ВРК-2?

— Мы действительно об этом заявляли, но на тот момент не было ни аукционов, ни условий, было только наше желание. Пока ни конкурсы, ни аукционы не назначались, мы пересмотрели стратегию развития ремонтного бизнеса и решили, что лучше открыть вторую очередь Кузбасского вагоноремонтного предприятия в Прокопьевске (КВРП). А сейчас приступили к строительству Балтийского вагоноремонтного завода в Ленинградской области. И пока этого достаточно. Если будет продаваться ВРК-2 — будем смотреть условия, цену. Не всегда желание совпадает с действительностью.

— Почему вы выбрали стратегию одновременного развития операторского и вагоноремонтного бизнесов? Между ними есть какая-то синергия?

— Синергия всегда есть, когда есть прибавочный продукт. Вагоноотправки, оперирование, стивидорная деятельность, погрузка-разгрузка. Это некий цикл, где на

каждом этапе к нашему основному бизнесу, вагонам, добавляется прибавочный продукт. И в принципе понятно, что, когда есть вагон, должна быть возможность его ремонта. Мы стараемся сами ремонтировать свои вагоны, хотя услугами сторонних предприятий тоже пользуемся. У нас есть все необходимые запчасти, и мы обеспечиваем высочайшее качество ремонта.

— То есть для вас вагоноремонтный бизнес — это прежде всего способ обслуживать свой собственный парк?

— На наших вагоноремонтных предприятиях доля нашего парка — менее 50%. Остальное — это бизнес, отдельный и успешный бизнес.

— Какая доля в выручке «Новотранса» приходится на оперирование, а какая — на ремонт?

— Более 80% — это оперирование.

— Поддерживаете ли вы передачу TOP в ВРК?

— Нет, по одной простой причине: при подобной схеме высока вероятность того, что у одного интересанта будет право и на браковку вагонов, и на сам ремонт, что значительно увеличит стоимость содержания вагона.

С одной стороны, логика, которую приводит ОАО РЖД, имеет под собой основания. С другой стороны, например, ВРК-1 остается у ОАО РЖД, ВРК-2 продается, ВРК-3 уже продали, и одному из этих предприятий может оказаться выгодно отцепить вагон и навязать ремонт. Возникают вопросы и о ценовой политике. Операторское сообщество неоднократно обращало внимание на то, что передача TOP в ВРК может повлечь за собой полное исключение услуги TOP как услуги инфраструктурной, а также формирует значительные отраслевые риски, в первую очередь существенные изменения в организации перевозочного процесса.

— В какой стадии сейчас реализация проекта Lugaport?

— С августа 2019 года уже приступили к непосредственному строительству универсального терминала в Усть-Луге. В новейшей истории такие проекты не реализовывали — строили только специализированные терминалы. Мы приняли решение строить универсальный порт, чтобы у нас были все виды грузов и меньше зависимости от циклических конъюнктурных колебаний цен на те или иные виды продукции. Наши инвестиции превысят 46 млрд руб.

— Это собственные, привлеченные средства или у вас есть партнеры, которые задействованы в этом проекте?

— Стратегических партнеров у нас нет. Пока в планах завершить реализацию проекта собственными силами, и если привлекать кого-то, то уже в дальнейшем. На сегодняшний день мы уже вложили более 5 млрд руб. собственных, непривлеченных средств.

Наша стратегия в том, чтобы из десяти заработанных рублей девять вкладывать в новые инфраструктурные проекты — такие, как вторая очередь КВРП, куда будет вложено более 1,5 млрд руб., Балтийский вагоноремонтный завод — также более 1,5 млрд руб.

Проект Lugaport масштабный, терминал находится в границах РФ, и наша задача — перенаправить на себя те грузы, которые на сегодняшний день идут в Прибалтику. Будет и специализированный зерновой терминал, чтобы переориентировать с Прибалтики и зерновые грузы. Ввод будет осуществляться поэтапно, первую очередь планируется ввести в 2023 году, вторую и третью — в 2024–2025 годах.

— У вас есть твердые договоренности с клиентами об обеспечении грузовой базой?

— Конечно, есть: наобум такие масштабные проекты не делаются. Мы на начальном этапе подписывали с грузовладельцами и грузоотправителями предварительные соглашения, и по мере реализации проекта они будут трансформироваться в гарантированные контракты, договоры. Уже сейчас прорабатываем взаимодействие с крупными металлургическими холдингами и другими партнерами.

— У вас будет перевалка удобрений?

— Скорее всего, нет, а если удобрения и будут, то только неопасные: мы будем работать с пищевыми грузами, а по ГОСТам рядом невозможно переваливать удобрения. А так будут все навалочные грузы. Мы делаем упор на генеральные грузы и на руду: терминал у нас будет экспортно-импортный, так что мы сможем принимать грузы, которые импортируются на металлургические заводы, такие как «Русал», ферросплавные заводы.

Есть целый перечень руд, которые также сейчас идут через Прибалтику. У нас будет больше 24 млн тонн экспорта-импорта. Это будет удобно нашим партнерам: вагон выгрузился, загрузился, поехал, если надо, рядом отремонтировался. И даже если у нас погрузка будет в другом месте, мы сможем отремонтировать вагоны в нашем вагоноремонтном заводе и подготовить их к коммерческой погрузке.

— Планируете ли вы другие проекты помимо этого терминала?

— Надо запустить этот проект, а дальше будет видно. Нельзя разбрасываться. После запуска Lugaport на полную мощность будем рассматривать реализацию других инфраструктурных проектов в России. Наш холдинг начинает входить в стивидорный бизнес, чтобы наработать компетенции и опыт: в июне завершили сделку по покупке стивидорной компании, которая называлась ООО «Глобал-сервис», а сейчас называется «Стивидорная компания «Новотранс»».

Это генеральный агент Росморпорта на автомобильно-железнодорожном паромном комплексе (АЖПК) в порту Усть-Луга. АЖПК уникален в своем роде, потому что соединяет Усть-Лугу с Калининградской областью, сейчас на линии ходят два парома, «Амбал» и «Балтийск», и два новых будут спущены на воду в 2020–2021 годах. В первую очередь мы считаем, что этим проектом обеспечиваем транспортную безопасность Калининградской области. По сути, это бизнес в интересах государства — не для того, чтобы заработать денег.

— Можете ли вы раскрыть прогнозные финансовые результаты по году?

— По итогам года мы планируем выручку в районе 40 млрд руб. по группе, чистую прибыль ожидаем в размере 10 млрд руб. и намерены выйти на соотношение долг/ЕВИТДА не более 1,2. ЕВИТДА — 16–18 млрд руб. Думаю, что скорее в районе 16 млрд руб.

— Собираетесь ли вы привлекать заимствования, в какой форме и на какие проекты?

— Мы очень взвешенно подходим к этому вопросу. Планируем выход на открытые рынки заимствования через облигационные займы до конца ноября (сбор заявок на 5 млрд руб. планируется на 26 ноября.— “Ъ”). На открытые заимствования выходим для того, чтобы снизить лизинговую нагрузку и, возможно, в дальнейшем профинансировать инвестиционные планы.

— Какие у вас планы по закупке и списанию парка на 2019–2020 годы?

— У нас достаточно молодой парк подвижного состава, ему чуть больше десяти лет, под списание идет не очень много. В закупке нового парка пока мы не видим целесообразности, весь наш парк универсальный, в оперировании нет инновационных вагонов.

— Собираетесь ли покупать операторские компании?

— У нас настолько амбициозные инвестиционные инфраструктурные планы, что в эту сторону мы пока не смотрим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4164147>

RT (RUSSIAN.RT.COM); АННА ЛУШНИКОВА; 2019.11.20; ПОЛИТОЛОГ ОЦЕНИЛ ВАЖНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ

Крымский политолог Владислав Ганжара в разговоре с RT заявил о важности открытия в 2020 году движения грузовых поездов по железнодорожной части Крымского моста.

«Открытие железнодорожной части Крымского моста является для полуострова очень ожидаемым событием. Пассажирские перевозки начинаются уже совсем скоро, в Крым пойдут поезда из Москвы и Санкт-Петербурга. Конечно же, не менее ожидаемым является начало грузовых перевозок. Это очень серьезно повлияет на экономику полуострова с точки зрения логистики, доступности грузов и товаров», - сказал он.

По словам эксперта, на данный момент транспортировка грузов в Крым происходит только за счет автомобильного сообщения.

Он подчеркнул, что железнодорожный грузовой транспорт позволит осуществлять намного больший объем перевозок.

«Сам по себе товарооборот между Крымом и другими регионами получит потенциал для значительного роста. Возможно также и снижение цен на ряд товаров. Крымский мост во всех его возможностях и проявлениях теперь будет символизировать собой окончание этого грандиозного проекта, который логистически связал Крым и материковую часть России», - заключил Ганжара.

Ранее заместитель министра транспорта России Владимир Токарев заявил, что открытие грузового движения по железнодорожной части Крымского моста планируется 1 июня 2020 года.

<https://russian.rt.com/russia/news/689086-most-gruzovye-poezda-krym>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.20; S7 В ЯНВАРЕ 2020 Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И НИЖНЕКАМСКОМ

Авиакомпания S7 в январе 2020 года откроет регулярные рейсы из Новосибирска в Нижнекамск и обратно, сообщает пресс-служба международного аэропорта «Бегишево» (Татарстан).

Вылеты из новосибирского аэропорта «Толмачево» в «Бегишево» будут выполняться в 2020 году на самолетах Embraer-170 дважды в неделю: по вторникам и субботам.

«Новый рейс S7 Airlines в Новосибирск поможет не только сэкономить время в пути до городов Сибири и Дальнего Востока, но и позволит жителям Закамья использовать трансферный потенциал новосибирского аэропорта и даст возможность воспользоваться стыковочными рейсами авиакомпании S7 Airlines в страны Юго-Восточной Азии», - отмечается в пресс-релизе.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2019.11.20; ВАЖНОЕ СООБЩЕНИЕ; В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ КОЛИЧЕСТВО СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ В РОССИИ УВЕЛИЧИТСЯ С 243 ДО 262

В Сибирском федеральном округе наибольшее число субсидированных маршрутов - с аэропортами отправления в Новосибирске и Красноярске (по 19). Из Иркутска будут выполняться рейсы по десяти маршрутам, из Омска - шести, Томска - трем, Кызыла - двум, по одному - из Абакана, Братска, Новокузнецка и Усть-Кута. Сюда надо добавить обратные маршруты, когда аэропорты отправления расположены в других городах. Например, губернатор Кузбасса Сергей Цивилев заявил о пяти новых авиарейсах, которые откроют в регионе в 2020 году, - в Казань, Новосибирск и Кызыл из Кемерово, в Екатеринбург и Омск - из Новокузнецка.

По словам губернатора Новосибирской области Андрея Травникова, в следующем году количество межрегиональных маршрутов из аэропорта Толмачево планируется увеличить на пятнадцать.

- После завершения большой комплексной программы реконструкции аэропорта Новосибирск будет связан прямым авиасообщением с каждым городом Российской Федерации, где есть аэропорт, - добавил Андрей Травников, выступая на стратегической сессии Минтранса РФ.

Напомним, что двухэтапную реконструкцию аэровокзального комплекса новосибирского аэропорта предполагается завершить через пять лет. Реализация основного этапа приурочена к проведению в Новосибирске Молодежного чемпионата мира по хоккею с шайбой в 2023 году. Инвесторами выступили акционеры, общие вложения составят около 19,7 миллиарда рублей. К 2022 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до десяти миллионов человек.

Томская область в будущем году не только сохранит сформированную маршрутную сеть субсидируемых маршрутов, но и добавит к ней два новых направления (с учетом рейсов, выполняемых в Томск из других городов и обратно). Полеты в Новокузнецк и обратно будут субсидироваться полностью из средств федерального бюджета, в Кызыл - в пропорции пятьдесят на пятьдесят из федеральной и региональной казны.

- Нам удалось добиться максимальной поддержки. Из одиннадцати маршрутов из Томска и в Томск два - в Абакан и Барнаул - будут софинансировать областные власти, а

остальные полностью субсидирует федеральный центр, - сообщил заместитель губернатора Томской области по промышленной политике Игорь Шатурный.

Министр транспорта Республики Тыва Олег Бады на аппаратном совещании сообщил о двукратном увеличении пассажиропотока на межрегиональных авиарейсах. Это связано с завершением реконструкции аэропорта Кызыла. «Мы обсуждаем организацию новых маршрутов с коллегами из Томской, Кемеровской областей и Республики Хакасия. При этом предполагаем софинансирование из средств федерального и региональных бюджетов. Три направления - в Новосибирск, Красноярск, Иркутск - субсидируются», - отметил министр.

При условии бюджетного софинансирования свою готовность открыть новые рейсы подтвердили авиакомпании Nordstar и «КрасАвиа».

По сообщению Росавиации, в 2020 год на субсидирование авиамаршрутов из средств федерального бюджета будет выделено 8,34 миллиарда рублей, что на 500 миллионов больше, чем в 2019-м. Это позволит увеличить число субсидируемых авиамаршрутов с 243 до 262.

<https://rg.ru/2019/11/21/reg-sibfo/v-sibiri-velichitsia-chislo-mezhregionalnyh-aviamarshrutov.html>

ТАСС; 2019.11.20; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И САРАТОВОМ ВПЕРВЫЕ НЕ БУДЕТ ПРЕРЫВАТЬСЯ НА ЗИМУ

Прямые рейсы из Симферополя в новый аэропорт Саратова будут выполнять в зимний период. Впервые авиасообщение между двумя регионами не будет прерываться по окончании высокого курортного сезона, сообщили журналистам в среду в пресс-службе крымского аэропорта.

«Авиасообщение между столицами Саратовской области и Республики Крым в осенне-зимний период навигации открывается впервые в новейшей истории. Полеты из нового саратовского аэропорта Гагарин в Симферополь и обратно осуществляются дважды в неделю. Полет длится около 2 часов», - говорится в сообщении.

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.

Единственный на территории Крыма действующий пассажирский аэропорт с двумя терминалами расположен в 14 км от Симферополя, он был построен в 1936 году. Аэропорт принимает рейсы 67 внутрироссийских направлений, способен производить до 15 взлетно-посадочных операций в час и обслуживать 3650 человек в час. Сейчас в аэропорту ведется реконструкция второй взлетно-посадочной полосы (ВПП), строительство новой диспетчерской вышки, периметрового ограждения, установка светосигнального оборудования.

<https://tass.ru/obschestvo/7158191>

ТАСС; 2019.11.20; КРУГЛОГОДИЧНЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ ЧИТУ С КУРОРТАМИ ВЬЕТНАМА

Круглогодичные чартерные авиарейсы с декабря свяжут Читу с курортами Вьетнама, сообщила в среду пресс-служба правительства Забайкальского края. Прежде улететь из Забайкалья в эту страну можно было только с весны и до середины осени, желающие отправиться туда зимой могли сделать это через соседний Иркутск, что и осложняло маршрут, и приводило к дополнительным тратам.

«С 24 декабря будут осуществляться прямые вылеты из Читы по международному направлению Чита - Камрань (Вьетнам). Новый рейс будет осуществляться туроператором «Пегас Туристик», - говорится в сообщении пресс-службы. Как уточнили ТАСС в аэропорту Читы, новый рейс сделает авиасообщение между Читой и Камранью круглогодичным, что позволит пассажирам отказаться от более сложных маршрутов через другие города.

По словам коммерческого директора аэропорта Читы Дениса Каминского, спрос на международные авиаперевозки в Забайкальском крае в последнее время вырос практически в четыре раза. За десять месяцев этого года на международных линиях из Читы перевезли 28,4 тыс. пассажиров.

«В планах туроператора на 2020 обеспечение круглогодичного выполнения чартерной программы прямых вылетов по двум международным направлениям - Вьетнам и Таиланд, также в зависимости от рыночной конъюнктуры рассматривается возможность открытия чартерных рейсов в Турцию», - сказал представитель компании «Пегас Туристик» в Забайкальском крае Алексей Чудаев.

<https://tass.ru/ekonomika/7157377>