



Ежедневный мониторинг СМИ

22 НОЯБРЯ 2019

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.22; МЕГАПОЛИС ПОЕХАЛ БЫСТРЕЕ	5
РИА НОВОСТИ; 2019.11.21; ВЛАСТИ УДМУРТИИ СВЯЗЫВАЮТ СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ДТП С НАЦПРОЕКТОМ	6
ПРАЙМ; 2019.11.21; СЕНАТОРЫ В ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАСЛУШАЮТ ГЛАВУ МИНТРАНСА РФ И РАССМОТРЯТ БЮДЖЕТ НА 2020-2022 ГОДЫ	7
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 21.11.2019 20:23; ХАЛАТНОСТЬ В АЭРОПОРТАХ ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2019.11.21; ПОТЕНЦИАЛ ВЫСОКОЙ ПРОБЫ; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ – ОЧАГ ИНВЕСТИЦИОННОЙ КОМПЕТЕНЦИИ.....	8
ГУДОК; ЧЕТВЕРИКОВ ЕГОР; 2019.11.22; «ГИЛЬОТИНА» ТРЕБУЕТ ОСТОРОЖНОСТИ	10
ДНЕВНИК МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ 2019». ВЫПУСК 03. ИТОГИ ФОРУМА	11
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА; 2019.11.21; НА ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ЭЛЕКТРИЧЕК МОГУТ ВЗЯТЬ ДЕНЬГИ ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ.....	11
КП ВЛАДИВОСТОК; 2019.11.21; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПОСЕТИЛ СТЕНД АО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» В РАМКАХ «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ – 2019»	11
ГТРК КУРСК, 21.11.2019 19:21; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВЯТСЯ ПРОСТОРНЫЕ НИЗКОПОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ	11
ОГТРК ЯМАЛ-РЕГИОН; 2019.11.21; В НЕБЕ НАД ЯМАЛОМ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ	12
ГТРК ЯМАЛ, 21.11.2019 15:42; ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ПОДВЕЛИ НА ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА РЯДЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОТРАСС ВЕСНОЙ 2020Г	13
ВЕДОМОСТИ; 2019.11.21; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРОВЕДЕТ В РЕГИОНАХ ЭКСПЕРИМЕНТ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПУТЕВЫМИ ЛИСТАМИ	14
ТАСС; 2019.11.21; ТЕСТИРОВАНИЕ ПЕРВОЙ В МИРЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ НАЧНЕТСЯ В АРКТИКЕ В 2020 ГОДУ	14
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ ДО 15 МИНУТ ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ВСЕХ ПРОЦЕДУР ПЕРЕД ПОСАДКОЙ НА САМОЛЕТ	15
RNS; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА 13,3% В 2019 ГОДУ	15
LENTA.RU; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПОВЫСИТ УРОВЕНЬ NDC	16
RNS; 2019.11.21; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ОЦЕНИЛ СТОИМОСТЬ ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»	16
ТАСС; 2019.11.21; ПУТИН ПЛАНИРУЕТ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ ТРАССЫ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ	16
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ В МИНТРАНС ВОПРОС О КОМПЕНСАЦИЯХ РОССИЙСКИМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ИЗ-ЗА ЗАПРЕТА НА ПОЛЕТЫ В ГРУЗИЮ.....	17
5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ, 21.11.2019 18:34; СТОЛИЦУ И ОБЛАСТЬ СВЯЗАЛИ МОСКОВСКИМИ ЦЕНТРАЛЬНЫМИ ДИАМЕТРАМИ	17

ТАСС; 2019.11.21; ПЕРВЫЙ ДЕНЬ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ: ОДА «ИВОЛГАМ» И РАБОТА НАД ОШИБКАМИ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИСЛИВСКАЯ ГАЛИНА; 2019.11.22; МОСКВА ПО ДИАГОНАЛИ	21
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.22; МОСКОВСКИЕ ДИАМЕТРЫ ПРОВЕРЯЮТ ЗАПУСКОМ; КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ В РАБОТЕ МЦД	22
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПОЕЗДА БЕЗ МАШИНИСТОВ НА МЦК НАЧНУТ ХОДИТЬ С 2021 ГОДА - ГЛАВА РЖД	23
ТАСС; 2019.11.21; ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ПО УЛУЧШЕНИЮ РАБОТЫ МЦД СОЗДАН В «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ»	23
ТАСС; 2019.11.21; ОПЕРАТОР ПЕРЕВОЗОК МЦД ПЕРЕУСТАНОВИТ ПО ДЛЮ УСТРАНЕНИЯ СБОЕВ В ПЕРЕКОДИРОВКЕ КАРТ «ТРОЙКА».....	24
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.11.22; ОТПРАВИЛИ НА АНАЛИЗ: ОТМЕНЯТ ЛИ НОВУЮ СИСТЕМУ МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ; ДОРОГИЕ И СЛОЖНЫЕ ТЕСТЫ НА АЛКОГОЛИЗМ И НАРКОМАНИЮ НЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ МАССОВЫМИ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ	24
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.11.21; ГЛАВА «ПОБЕДЫ» ЗАЯВИЛ О РИСКЕ АВАРИЙ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЙ ШАССИ В АЭРОПОРТАХ.....	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.21; ТЕХНИКА ПОПАЛА НЕ В ТЕ РУКИ; ПОЧЕМУ РАСТЕТ АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ	28
RNS; 2019.11.21; РОСАВИАЦИЯ ВПЕРВЫЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИНЦИДЕНТ С КОТОМ НА РЕЙСЕ «АЭРОФЛОТА»	28
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.22; АЭРОПОРТАМ НЕ ПРИЛЕТЕЛО 175 МЛРД РУБЛЕЙ; В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН НЕ ПОПАЛО РАСШИРЕНИЕ 27 РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ	28
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПРАВКОМИССИЯ ВКЛЮЧИЛА ЛЕНСКИЙ МОСТ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ	29
ТАСС; 2019.11.21; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОЛОВНЫХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ	30
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; АЭРОПОРТ СТАВРОПОЛЯ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ДО 2023Г СВЫШЕ 1,7 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ.....	31
ТАСС; 2019.11.21; ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛА ПЕРЕПРОВЕРИТЬ РАЗРЕШЕННЫЕ ДЛЯ ОБГОНА УЧАСТКИ	31
ТАСС; 2019.11.21; ДОРОЖНЫЙ ФОНД СТАВРОПОЛЬЯ УВЕЛИЧИТСЯ ДО 17 МЛРД РУБЛЕЙ.....	31
ТАСС; ИЛЬФАТ КИНЗЯБАЕВ; 2019.11.21; ПРОДЛЕВАЯ ЖИЗНЬ АСФАЛЬТУ: ЗА СЧЕТ ЧЕГО В УФЕ УВЕЛИЧИВАЮТ СРОК СЛУЖБЫ ДОРОГ.....	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.11.21; НАУКА ВЫСОКИХ СКОРОСТЕЙ; КАК СНИЖАЕТСЯ АВАРИЙНОСТЬ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ....	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; ВИВАТ, ТАЛАНТЫ!36	
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.11.21; ЦИФРОВАЯ ОПТИМИЗАЦИЯ; С ЕЕ ПОМОЩЬЮ МОЖНО СДЕЛАТЬ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПРОЗРАЧНЫМ	38
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.11.21; ЭЛЕКТРИЧКИ «ШТУРМУЮТ» ГОРОДА; ЖИТЕЛИ АГЛОМЕРАЦИЙ ЭТОМУ РАДЫ.....	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЕОНТЬЕВА ТАТЬЯНА, ПОЛЫНСКИЙ АНДРЕЙ; 2019.11.22; ЛОШАДОК РАССТАВИЛИ; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С САМЫМИ НИЗКИМИ ПЛАТЕЖАМИ ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ	45
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; «ФАРВАТЕР» ДЛЯ ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННЫХ; МОЖНО ЛИ ПОДГОТОВИТЬ СОВРЕМЕННОГО СПЕЦИАЛИСТА ДИСТАНЦИОННО?.....	47

ГУДОК; ИВАНОВ ВЛАДИМИР; 2019.11.21; ЭФФЕКТ ТРЕНИРОВОК; ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШИХ В НЕСКОЛЬКИХ СПОРТИВНЫХ ДИСЦИПЛИНАХ БОРОЛИСЬ 18 СБОРНЫХ КОМАНД	50
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; ВИВАТ, ТАЛАНТЫ!51 КИ DAILY; СЕРГЕЙ ЛЬВОВ; 2019.11.21; МЫ СОЗДАЕМ ДВИЖЕНИЕ; НА НАШИ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ РЕКТОР РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА (МИИТ) АЛЕКСАНДР КЛИМОВ	53
ГОВОРИТ МОСКВА; 2019.11.21; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ВАЖНОСТИ ЗАПУСКА МЦД	55
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 21.11.2019 20:54; ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ ПОИСКА ПОПУТЧИКОВ	55
КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2019.11.21; ТАКСИСТЫ ПРОЙДУТ ПРОВЕРКУ РОССИЙСКИМИ ПРАВАМИ; ПОМОЖЕТ ЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ОБЕЗОПАСИТЬ ПАССАЖИРОВ	56
ТАСС; 2019.11.21; «АВТОДОР» ОЖИДАЕТ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО ТРАССЕ М-11 ДО 20 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ В СУТКИ	57
ПРАЙМ; 2019.11.21; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» БУДЕТ ВНЕДРЯТЬ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ В АВТОБУСНЫЕ ПАРКИ	57
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ВОДИТЕЛЯМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА БУДУТ ПРОВОДИТЬ ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ ДО И ПОСЛЕ СМЕНЫ - ЗАКОНОПРОЕКТ	58
ТАСС; 2019.11.21; АКСЕНОВ: ПРОЕКТ ЮГО-ВОСТОЧНОГО ОБХОДА СИМФЕРОПОЛЯ С ТРАССЫ «ТАВРИДА» НЕ УТВЕРЖДЕН	59
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.11.22; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ ВЫРАСТУТ МЕНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО; ЭТО ПОЗВОЛИТ ГРУЗОТРАНСПОРТНИКАМ СЭКОНОМИТЬ 41 МЛРД РУБЛЕЙ	59
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПРАВЛЕНИЕ ФАС УТВЕРДИЛО ИНДЕКСАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ В 2020 Г. НА 3,5%	60
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ТМХ И «ВТБ ЛИЗИНГ» СФОРМИРУЮТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ ИХ СДАЧИ В ОПЕРАЦИОННУЮ АРЕНДУ	61
ТАСС; 2019.11.21; «ЛАСТОЧКУ» ИЗ ПЕРМИ В ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАПУСТЯТ 9 ДЕКАБРЯ	62
ИА МОСКВА; 2019.11.21; НОВЫЙ ПОЕЗД БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АБАКАНОМ С ДЕКАБРЯ	62
РИА НОВОСТИ; 2019.11.21; В РЖД СООБЩИЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРКИ WI-FI В «САПСАНЕ»	63
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ВТБ И ЭФКО ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ПОРТУ ТАМАНЬ ПЕРЕВАЛОЧНЫЕ МОЩНОСТИ НА 12,5 МЛН Т ЗЕРНА И 3 МЛН Т МАСЛА	63
ТАСС; 2019.11.21; НА МОСКВЕ-РЕКЕ ЗАВЕРШИЛСЯ СЕЗОН НАВИГАЦИИ	64
ТАСС; 2019.11.21; ПУТИН ОТМЕТИЛ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ОТВАГУ ПИЛОТОВ, СПАСШИХ ПАССАЖИРОВ МИНУВШИМ ЛЕТОМ	65
ВЕСТИ; 2019.11.21; РОССИЙСКИМ СИЛОВИКАМ РАЗРЕШИЛИ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ	65
ВЕСТИ; 2019.11.21; ВАЛЕРИЙ ЛИМАРЕНКО: ВОПРОС РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ ДЛЯ САХАЛИНА - ЭТО ВОПРОС ЖИЗНИ И СМЕРТИ	65
ТАСС; 2019.11.21; ЭКСПЕРТЫ: ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛОУКОСТЕР МОЖЕТ ПОМОЧЬ ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ, НО БУДЕТ ДОРОГО СТОИТЬ	66
ТАСС; 2019.11.21; ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРА ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НАПРАВЯТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ	67
ТАСС; 2019.11.21; ЭКСПЕРТ: СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК НУЖНО ПЛАНИРОВАТЬ НА 10 ЛЕТ	67
ТЕЛЕКАНАЛ 360, СТРУКОВА ТАТЬЯНА, НИЖЕЛЬСКАЯ ОЛЬГА; 21.11.2019 14:48; ЛОУКОСТЕР ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ИДЕЮ НАЗВАЛИ УБЫТОЧНОЙ И НЕВОЗМОЖНОЙ	68

ТАСС; 2019.11.21; ВЛАДИМИРОВ: НАЧАЛО ПОЛЕТОВ «ПОБЕДЫ» В СТАВРОПОЛЬ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ	69
ТАСС; 2019.11.21; S7 ЗАПУСКАЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В БАРНАУЛ И КЕМЕРОВО	70
ТАСС; 2019.11.21; AZUR AIR ОТЧИТАЛАСЬ ПЕРЕД РОСАВИАЦИЕЙ ОБ УСТРАНЕНИИ НЕДОСТАТКОВ	70
ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССТРУКТУР	71

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2019.11.22; МЕГАПОЛИС ПОЕХАЛ БЫСТРЕЕ

Благодаря открытию Московских центральных диаметров пассажиры столицы и пригорода смогут сократить время в пути

Вчера президент России **Владимир Путин** принял участие в запуске движения по двум маршрутам Московских центральных диаметров - «Белорусско-Савеловский» и «Курско-Рижский».

С главой государства современный поезд «Иволга 2.0» осмотрели **министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев и генеральный директор, председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров. Вместе они сели в поезд на железнодорожной станции Белорусская, проехали до станции Фили и обратно, лично протестировав новый вид транспорта.

- Спасибо от имени москвичей, - обратился **Владимир Путин** к членам делегации, которые его сопровождали. По мнению президента страны, подобные проекты очень нужны столице, поскольку позволяют решать ее транспортные проблемы.

Открытие Московских центральных диаметров - событие знаковое. Всерьез о нем заговорили в 2017 году, и вот спустя всего два года первые поезда уже начали курсировать. Движение по диаметрам поможет еще плотнее связать крупнейшую в России Московскую агломерацию, даст мощный импульс развитию экономики региона, сделает столицу ближе для миллионов москвичей и жителей Подмосковья.

Пока что запущены две линии: МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» (Одинцово - Лобня) и МЦД-2 «Курско-Рижский» (Нахабино - Подольск), но всего их будет пять. Диаметры пройдут через центр Москвы.

Вместе с запуском МЦД состоялось еще одно важное событие - Московское центральное кольцо (МЦК) перешло на 4-минутный интервал движения в час пик. Таким образом в столице образовалось полноценное наземное метро, которое значительно улучшит транспортную ситуацию в регионе. МЦК уже пользуются 550 тысяч пассажиров в сутки, а диаметры, по оценкам столичных властей, будут востребованы уже в этом году полумиллионом пассажиров в сутки, а в следующем году - почти 700 тысячами. Отмечается, что к 2023 году за счет ввода дополнительных поездов и возможностей МЦД будут пользоваться 2,2 миллиона человек.

К запуску подготовили и территории возле станций. Там провели благоустройство, организовали парковки для автомобилей. В общей сложности в порядок привели около 350 гектаров прилегающих к первым двум маршрутам территорий.

Губернатор Московской области Андрей Воробьев сообщил, что теперь стоит задача по строительству транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) возле станций МЦД.

- Наша следующая задача - не только строить переезды, но и ТПУ на станциях. Так, чтобы была удобная парковка, чтобы можно было с комфортом дойти, пересечь туда, куда ты хочешь, - сказал он.

МЦД и МЦК вместе образуют новый вид наземного метро

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

СЕРГЕЙ СОБЯНИН МЭР МОСКВЫ

Сегодня исторический для Москвы день. Рождение нового вида городского транспорта - Московских центральных диаметров. Спасибо всем, кто поддержал этот проект: нашему президенту, **Минтрансу**, РЖД, соседям - Подмосковью и, конечно, москвичам, которые проголосовали за создание МЦД. МЦД - это наземное метро через всю Москву и пригороды. Сегодня мы открыли два маршрута: «БелорусскоСавеловский» от Одинцова до Лобни и «Курско-Рижский» от Нахабина до Подольска. Всего их будет пять. У нового транспорта масса плюсов. Много об этом говорил, но с удовольствием напомню.

Комфорт. Значительная часть поездов на МЦД - стремительные и плавные «Иволги». Широкие входные двери, климат-контроль, система обеззараживания воздуха, Wi-Fi, USB-розетки. Уровень шума - почти на треть ниже обычного. Экономия. И солидная - за

счет снижения тарифа и бесплатной пересадки на метро. Благодаря новой тарифной системе москвичи будут экономить на проезде до 50%, а жители области - до 75%. Дошкольники смогут кататься на пригородных поездах вообще бесплатно. Меньше пробок. Надеемся, что все это сделает МЦД более привлекательными, чем личный авто. Владельцы машин (хотя бы частично) пересядут на диаметры, и на въездах в Москву и выездах из нее станет свободнее. Плюс разгрузятся конечные станции метро.

справка

На первых двух МЦД действуют три тарифные зоны. На сайте московского метро работает тарифный калькулятор, с помощью которого можно посчитать стоимость поездки по городу с учетом работы диаметров.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-otkril-dvizhenie-po-MTSD-2019-11-21/>

<https://tass.ru/obschestvo/7171843>

<https://realty.ria.ru/20191121/1561416989.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2947575>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/2019-11-21/376124->

vladimir_putin_stal_odnim_iz_pervyh_passazhirov_moskovskogo_tsentralnogo_diametra

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5dd679a39a794781dfef065d>

<https://iz.ru/945791/2019-11-21/putin-otkryl-dvizhenie-po-moskovskim-tsentralnym-diametram>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818180/cid/1/>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818208/cid/1/>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818154/#>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818153/cid/1/>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818119/cid/1/#>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201911211433-GmYVv.html

<https://mir24.tv/news/16386902/na-ivolge-ot-belorusskogo-vokzala-do-fili-putin-proveril-rabotu-mcd>

<https://mir24.tv/news/16386883/putin-poluchil-imennuyu-kartu-troika-iz-ruk-sobyanina>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/173002>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/172963/>

<https://otr-online.ru/news/putin-i-sobyanin-proehali-po-pervomu-marshrutu-moskovskih-centralnyh-diametrov-139875.html>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.21; ВЛАСТИ УДМУРТИИ СВЯЗЫВАЮТ СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ДТП С НАЦПРОЕКТОМ

Совершенствование дорожной инфраструктуры напрямую отражается на безопасности людей, в 2019 году аварийность на дорогах Удмуртии снизилась на 12,2%, заявил глава региона Александр Бречалов, комментируя первые итоги реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

По итогам 2019 года Удмуртия вошла в число лидеров по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», инициированного президентом Владимиром Путиным. В рамках Транспортной недели в Москве министр транспорта России Евгений Дитрих вручил главе Удмуртии Александру Бречалову диплом за достижение наилучших показателей в проекте.

«Реализация национального проекта - это не формальность. Сегодня глава государства Владимир Владимирович Путин ориентирует нас на новый формат работы. Показатели эффективности - это не только цифры и статистика, а реальные позитивные изменения в жизни каждого человека», - прокомментировал Бречалов.

По его данным, показатели аварийности на территории Удмуртии имеют устойчивую тенденцию к снижению. По статистическим данным за январь-октябрь 2019 года, количество ДТП в регионе снизилось на 12,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По данным пресс-службы главы республики, в рамках проекта отремонтировано 134 километра автодорог. «Из них 92 километра - это региональные автотрассы и 42 - улично-

дорожная сеть в шести муниципальных образованиях республики. Важнейший аспект в сфере ремонта дорог - это проект по восстановлению непроезжих дорог, инициированный Александром Бречаловым еще в минувшем году. В этом сезоне в его рамках отремонтируют 11 участков», - говорится в сообщении пресс-службы.

<https://ria.ru/20191121/1561432863.html>

ПРАЙМ; 2019.11.21; СЕНАТОРЫ В ПОНЕДЕЛЬНИК ЗАСЛУШАЮТ ГЛАВУ МИНТРАНСА РФ И РАССМОТРЯТ БЮДЖЕТ НА 2020-2022 ГОДЫ

Сенаторы на пленарном заседании в понедельник рассмотрят федеральный бюджет на 2020-2022 годы, представят документ первый вице-премьер - министр финансов Антон Силуанов и глава Счетной палаты Алексей Кудрин.

Госдума ранее утвердила федеральный бюджет на предстоящую трехлетку, сверстанный с профицитом в 0,8% ВВП в 2020 году, 0,5% ВВП в 2021 году и 0,2% ВВП в 2022 году.

Доходы бюджета утверждены на уровне 20,379 триллиона рублей в 2020 году, 21,247 триллиона в 2021 году и 22,058 триллиона в 2022 году. Расходы в абсолютном выражении будут расти в течение всего трехлетнего периода и составят 19,503 триллиона рублей в 2020 году, 20,634 триллиона в 2021 году и 21,763 триллиона в 2022 году. Профицит, таким образом, составит 876 миллиардов, 613 миллиардов и 295 миллиардов рублей соответственно

Данные параметры определены исходя из прогнозируемого объема ВВП в 112,863 триллиона рублей и инфляции не более 3% в 2020 году, в 2021 и 2022 годах - 120,364 триллиона и 128,508 триллиона рублей соответственно и инфляции не более 4% в год.

Согласно «бюджетному правилу», все дополнительные нефтегазовые доходы казны, полученные при цене нефти выше планки отсечения (42,4 доллара за баррель в 2020 году), будут направляться в Фонд национального благосостояния (ФНБ). Ненефтегазовый дефицит бюджета, то есть без учета нефтегазовых доходов, будет оставаться стабильным на протяжении трех лет - в районе 5,8-5,9% ВВП.

Также будут рассмотрены бюджеты соцфондов.

В повестке заседания и обсуждение поправок в федеральный бюджет текущего года. В соответствии с поправками, доходы бюджета РФ в текущем году составят 19 триллионов 970,3 миллиарда рублей (18,4% ВВП), что на 204,7 миллиарда рублей меньше, чем было установлено ранее.

При этом расходы бюджета увеличиваются на 195,8 миллиарда рублей, до 18 триллионов 489,5 миллиарда рублей (17,1% ВВП). Кроме того, сложилась экономия средств по отдельным расходам в сумме 123,3 миллиарда рублей. Профицит бюджета составит 1 триллион 480,8 миллиарда рублей (1,4% ВВП), что на 400,4 миллиарда рублей ниже ранее утвержденного уровня. Это обусловлено снижением поступления нефтегазовых доходов.

Также предполагается, что поступления нефтегазовых доходов в 2019 году снизятся на 398,5 миллиарда рублей, а ненефтегазовых, наоборот, увеличатся на 193,8 миллиарда рублей. Перераспределяется и часть средств по отдельным статьям расходов.

В рамках «правительственного часа» в понедельник **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** расскажет сенаторам о ходе реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Парламентарии обсудят изменения в законодательство РФ в части уточнения порядка распространения и доступа к информации, противодействия финансированию распространения оружия массового уничтожения, изменения порядка тестирования адвокатов и введения для них «гонорара успеха», а также регламентации порядка наделения полномочиями нового члена Совета Федерации в случае досрочного прекращения полномочий прежнего сенатора.

В повестке дня - ратификация ряда международных документов, в том числе Соглашения о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза.

Состоится «Час субъекта РФ». Перед членами Совета Федерации выступят глава Удмуртии Александр Бречалов и председатель республиканского Государственного Совета Алексей Прасолов.

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 21.11.2019 20:23; ХАЛАТНОСТЬ В АЭРОПОРТАХ

В: Высокий риск авиакатастроф. Глава «Победы» Андрей Калмыков пожаловался на халатность сотрудников аэропортов, включая «Внуково», который является базовым для авиакомпаний. В письме, копия которого есть у РБК, топ-менеджер сообщил, что только за 10 месяцев более ста самолетов повредили шасси при посадке. Помимо «Внуково», речь идет об аэропортах в Санкт-Петербурге, Минеральных Водах, Владикавказе, Краснодаре и Перми. Калмыков подчеркивает, что наземные службы плохо очищают взлетно-посадочные полосы. Осмотр проводится в автомобиле на огромной скорости, что свидетельствует о формальном подходе, указывает он. В результате шины лайнеров постоянно оказываются проколоты или порезаны. Это приводит к задержкам рейсов, а замена одного колеса стоит около 100 тысяч рублей. Жалобы глава «Победы» направил министру транспорта, руководителю **Ространснадзора** и главе **Росавиации**. В ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации заявили РБК, что каждый случай тщательно расследуется.

ВИКТОР ГОРБАЧЕВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АССОЦИАЦИИ «АЭРОПОРТ» ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ И СТРАН СНГ: Взлетно-посадочная полоса регулярно проверяется. Аэродромными работниками, аэродромной службой. Она чистится, убирается, эта взлетно-посадочная полоса, как в летний период времени, так и в зимний период времени. Есть ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, то есть ассоциация авиакомпаний, и если бы это были частые какие-то случаи, не только с «Победой», потому что они не члены ассоциации, что-то происходило, ну уж наверняка бы, наверное, они подняли бы шум.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.11.21; ПОТЕНЦИАЛ ВЫСОКОЙ ПРОБЫ; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ – ОЧАГ ИНВЕСТИЦИОННОЙ КОМПЕТЕНЦИИ

В Москве прошла **Транспортная неделя** – ежегодное главное событие отрасли, объединяющее общероссийские и международные мероприятия по проблематике транспорта и собирающее ежегодно более 15 тысяч участников. **Транспортная неделя** проводится в соответствии с распоряжением Правительства РФ. В этом году она проходила под знаком юбилея профильного ведомства: в 2019 году **Минтранс России** отмечает 210 лет со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования в стране. Основными темами для обсуждения в отраслевых конференциях и экспертных совещаниях стали инвестиции, интеграция, инфраструктура и перевозки.

Ключевыми мероприятиями Транспортной недели традиционно являются выставка «Транспорт России» и международный форум, которые проходят в старейшем выставочном пространстве столицы России – Гостином дворе. В отличие от прошлых лет, когда начало работы форума знаменовало шумное лазерное шоу с использованием технологий трехмерного изображения, открытие прошло по-будничному тихо – все сразу приступило к работе. Тем более что тематика первого дня работы как нельзя более способствовала серьезному настрою: инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Этому был посвящен, в частности, деловой завтрак с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** с повесткой «Развитие транспортной инфраструктуры в регионах России».

Напомним: в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** включены 9 федеральных проектов. Они направлены на реализацию двух приоритетных задач: развитие транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг» и повышение уровня экономической связанности территории России. Это предполагает фундаментальное обновление всей транспортной инфраструктуры страны – федеральных и региональных дорог, аэропортов, морских портов; увеличение скорости перевозок; создание высокотехнологичных транспортных средств. В период до 2024 года на реализацию транспортных проектов предполагается направить 7 трлн руб. Около половины из них – средства инвесторов.

Министр отметил, что текущий год оказался удачным для транспортного комплекса России: объем инвестиций в транспортную инфраструктуру вырос на 14% – до 2,4 трлн

руб., из которых 1,5 трлн руб. – внебюджетные. Это при том, что изначально рост инвестиций прогнозировался на уровне 7–7,5% до 2024 года. Что способствовало достижению таких показателей? По словам главы **Минтранса**, прежде всего – принятые решения о дополнительном финансировании дорожного хозяйства. «Регионам поэтапно передаются акцизы на нефтепродукты, которые наполняют региональные дорожные фонды, – прокомментировал **Евгений Дитрих**. – Многие регионы отказались от дополнительного налогообложения региональных дорог, когда из дорожных фондов деньги перекачивались в региональные бюджеты. Это дает нам прирост инвестиционной активности».

Евгений Дитрих привел примеры уже реализуемых проектов, в которых есть частные инвестиции. Так, в скором времени будет запущена в эксплуатацию новая скоростная автомобильная дорога М–11 Москва – Санкт–Петербург, где операторскую деятельность осуществляет Госкомпания «Автодор». Целый ряд проектов реализует ОАО «Российские железные дороги» – это развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, подходы к портам Азово–Черноморского бассейна. В авиационном сегменте хорошим показателем работы комплекса стало открытие аэропорта «Гагарин» в Саратове. В ходе делового завтрака слово было дано представителям регионов. Губернатор Пермского края Максим Решетников рассказал о ходе реализации инфраструктурных проектов, глава Удмуртской Республики Александр Бречалов – о реконструкции аэропорта

г. Ижевска, губернатор Новосибирской области Андрей Травников – о развитии аэропорта Толмачево.

Продолжая тему инвестиций, председатель совета Infraone Альберт Еганян напомнил, что на счетах у банков денег населения скопилось порядка 24–30 трлн руб. Банки ежегодно готовы выделять на инфраструктурные проекты около 700 млрд руб., но транспортная отрасль готова освоить из них только около 120 млрд руб. То есть 500 млрд руб. на ГЧП и концессии просто не используются. «Транспортная отрасль – очаг инвестиционной компетенции, – резюмировал эксперт. – Отрасль способна «переваривать» порядка 100–110 заявок по ГЧП и концессий, которые инициирует бизнес, но пока работает только на 10% от своих возможностей». Так что потенциал далеко не исчерпан.

Кстати, региональная составляющая отличала не только деловую программу, но и ее презентационную часть: на выставке основными участниками стали именно субъекты РФ, которые демонстрировали проекты транспортной инфраструктуры. На официальном обходе выставки присутствовали **Евгений Дитрих**, специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов и другие официальные лица. Они, в частности, задержались у стенда Ростовской области: регион презентовал себя как «родина беспилотных комбайнов». Акцент был сделан на беспилотном транспорте и беспилотных технологиях (в том числе воздушных), где по ряду направлений донской регион занимает лидирующие позиции в России. Свои стенды были у Астраханской, Калужской, Новосибирской, Самарской областей, Удмуртской Республики, Башкортостана. Большой интерес вызвал стенд Подмосковья. Он наглядно демонстрировал принцип работы транспортных узлов. Посетители выставки смогли ознакомиться с внешним видом станций и поездов Московских центральных диаметров и даже посидеть на скамейке «станции Одинцово».

Официальная делегация задержалась также у стенда АО «Восточный Порт» – крупнейшей в России специализированной компании с высокотехнологичной перевалкой угля. Спецпредставитель Президента РФ и **министр транспорта РФ** дали команду к отгрузке полумиллиардной тонны угля с терминала третьей очереди специализированного угольного комплекса онлайн – в режиме телемоста. Участники выставки могли наблюдать на экране основной цикл закрытой, высокотехнологичной и экологически безопасной перевалки угля: выгрузку в закрытом вагоноопрокидывателе; транспортировку по закрытым конвейерным линиям до судопогрузочной машины; погрузку в открытые трюмы балкера.

Большое внимание было уделено цифровой повестке: в первый день работы прошел IX Международный конгресс «ЭРА–ГЛОНАСС». Всего же в первый день работы форума и выставки состоялись 13 деловых мероприятий, были подписаны 26 соглашений о

сотрудничестве, а выставочную экспозицию посетили несколько тысяч гостей. Другими мероприятиями Транспортной недели – 2019 стали: координационное транспортное совещание государств – участников СНГ, конгресс Road Traffic Russia «Организация дорожного движения в Российской Федерации» и форум «Транспортное образование и наука 2019». Их участники так или иначе подводили итоги первого года работы по Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», а также возвращались к заявленным темам привлечения инвестиций в крупные проекты, повышения качества перевозок, их доступности и безопасности.

Важно отметить, что в фокусе внимания также была тема интеграции на евразийском пространстве. Впервые на выставке был представлен объединенный стенд государств – членов ЕАЭС. Министры транспорта этих стран приняли участие в мероприятиях по интеграционной и транзитной проблематике.

<http://transportrussia.ru/item/5286-potensial-vysokoj-proby.html>

ГУДОК; ЧЕТВЕРИКОВ ЕГОР; 2019.11.22; «ГИЛЬОТИНА» ТРЕБУЕТ ОСТОРОЖНОСТИ

Вчера на XIII Международном форуме «Транспорт России» состоялась отраслевая конференция «Реализация механизма «регуляторной гильотины»: проблемные вопросы и пути их решения». Ее участники обсудили, какие регулирующие документы должны быть отменены и как добиться снижения нормативно-правовой нагрузки на бизнес, не нанося ущерба безопасности движения.

Дорожная карта по реализации «регуляторной гильотины» (отмена некоторых нормативно-правовых актов, регламентирующих контрольно-надзорные функции за деятельностью в сфере транспорта) была утверждена в мае 2019 года.

По словам заместителя министра экономического развития Российской Федерации – руководителя Федеральной службы по аккредитации (Росаккредитация) Алексея Херсонцева, до конца этого года все ведомства должны составить свой список актов, который, по их мнению, подлежит отмене.

«Механизм «регуляторной гильотины» следует рассматривать как окно возможностей для улучшения регуляторной среды в сфере транспорта», - подчеркнул он.

Все участники мероприятия отметили важность применения механизма «регуляторной гильотины». В частности, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор **Басаргин** обратил внимание на то, что транспорт - это одна из самых зарегулированных сфер в России.

«Существует более 9000 обязательных требований к транспорту, которые содержатся более чем в 450 нормативных актах, - сказал Виктор **Басаргин**. - За последние три года мы совместно с **Министерством транспорта РФ** и ОАО «РЖД» подготовили ряд решений по отмене неиспользуемых нормативно-правовых актов. Их количество составило порядка 1200 документов».

По словам исполнительного директора СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» Алексея Дружинина, на сегодняшний день в области железнодорожных перевозок существует 17 видов контроля. «Сегодня любой вагон может быть остановлен на том основании, что он не соответствует указанию МПС СССР от 1947 года, согласно которому на вагоне должен быть изображен герб Советского Союза, - сказал Алексей Дружинин. - Конечно, такой атавизм надо отменять».

По мнению директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта **Министерства транспорта РФ** Александра Федорчука, должны быть отменены не только утратившие свою актуальность акты контрольно-надзорных ведомств, но и ряд документов Министерства путей сообщения СССР и России, **Минтранса России**.

«В разговоре об административных барьерах надо исходить из разумной достаточности, - сказал Александр Федорчук. - Все изменения должны быть очень взвешенными».

С тем что вместе с водой важно не выплеснуть и ребенка, согласились и остальные участники встречи, отметив, что есть перечень документов, без которых

железнодорожный транспорт в принципе работать не сможет. Так, обращаясь к представителям бизнеса, Виктор **Басаргин** заметил, что снижение административной нагрузки не должно привести к снижению уровня безопасности.

«Регуляторная гильотина» - это правильный и необходимый шаг в реформировании контрольно-надзорной деятельности. Но крайне важно в ходе этой административной реформы не нанести ущерба безопасности движения», - резюмировал он.

ДНЕВНИК МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА И ВЫСТАВКИ «ТРАНСПОРТ РОССИИ 2019». ВЫПУСК 03. ИТОГИ ФОРУМА

<https://www.youtube.com/watch?v=5mnU9IsvJ8o&feature=youtu.be>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА; 2019.11.21; НА ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ЭЛЕКТРИЧЕК МОГУТ ВЗЯТЬ ДЕНЬГИ ИЗ ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ

Парк пригородных электричек могут обновить за счет Фонда национального благосостояния. Программу модернизации вагонов РЖД планирует завершить в следующем году. Об этом стало известно на международном форуме «Транспортная Россия». Сегодня участники мероприятия обсуждали цифровизацию транспортной отрасли.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818103/cid/1/#>

КП ВЛАДИВОСТОК; 2019.11.21; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПОСЕТИЛ СТЕНД АО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» В РАМКАХ «ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛИ – 2019»

Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китака Лим и директор департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Юрий Костин посетили стенд АО «Восточный Порт» во второй день работы XIII Международного форума «Транспорт России» в Москве. О последних достижениях крупнейшего угольного стивидора России, который накануне осуществил отгрузку полумиллиардной тонны угля, гостям рассказал управляющий директор предприятия Вадим Байбак.

Генеральный секретарь Международной морской организации посетил стенд АО «Восточный Порт» в рамках «Транспортной недели – 2019».

Особое внимание Вадим Байбак уделил проекту Третьей очереди специализированного угольного комплекса АО «Восточный Порт», реализация которого была успешно завершена в начале сентября 2019 года. Руководитель стивидорной компании отметил, что данный проект представляет собой закрытую технологию перевалки угля и позволит предприятию нарастить мощность до 50-55 млн тонн в год уже в ближайшее время.

Повышенный интерес руководителя ИМО вызвала полная автоматизация всех операций на терминале, высокотехнологичное оборудование, а также организация экологической безопасности «Восточного Порты» при перевалке груза. Руководитель ИМО отметил большой потенциал АО «Восточный Порт» в направлении экспорта угольной продукции России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

- Наш Порт стремится развивать лидирующие позиции самого мощного, современного и безопасного специализированного производственно-перегрузочного комплекса угля в акватории Японского моря. На предприятии реализуется собственная Комплексная экологическая программа (КЭП), в рамках которой мы инвестировали около 4 миллиардов рублей в модернизацию оборудования, очистных сооружений и систем ветрозащиты, восполнение биоресурсов моря, проведение экологических акций, - подчеркнул Вадим Байбак.

<https://www.dv.kp.ru/online/news/3679201/>

ГТРК КУРСК, 21.11.2019 19:21; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЯВЯТСЯ ПРОСТОРНЫЕ НИЗКОПОЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

Курская область войдет в проект по предоставлению субсидий регионам на приобретение транспорта. Проблему модернизации подвижного состава обсуждали на «**Транспортной неделе**», которая сегодня завершилась в Москве.

Регион планирует закупить современные низкопольные автобусы большой вместимости. Это позволит решить транспортную проблему в областном центре, рассказал нам по телефону председатель комитета транспорта и автомобильных дорог Курской области Владимир Муравьев.

Владимир Муравьев, председатель Комитета транспорта и автомобильных дорог курской области: «Что касается дорожной тематики, были подтверждены предварительные договоренности по выделению финансирования в рамках реализации **нацпроекта**, это капиталоемкие объекты, прежде всего. И после приведения лимитов начнем активную работу для того, чтобы жители Курска увидели масштаб работ, сопоставимый или даже превосходящий то, что делали в 2019 году».

Вести-Курск

http://gtrkkursk.ru/lenta-novostei/21112019191771_1.html

ОГТРК ЯМАЛ-РЕГИОН; 2019.11.21; В НЕБЕ НАД ЯМАЛОМ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Парк авиакомпании «Ямал» в будущем может пополнить новый самолет российского производства «МС-21». Регион, как минимум, заинтересован в крылатой машине. Об этом губернатор Дмитрий Артюхов сообщил на Международном форуме «**Транспорт России**», который проходит в Москве. Сегодня третий день работы площадки. О важных заявлениях - Андрей Жижин.

Андрей Жижин - корреспондент: «На форуме работала ямальская делегация. Дмитрий Артюхов побывал на стенде-презентации проекта реконструкции воздушной гавани Нового Уренгоя. Представитель компании «Аэропорты Регионов» рассказал на каком этапе сейчас строительство».

Андрей Земляков - директор по капитальному строительству «Аэропорты Регионов»: «В этом году мы выполнили часть работ первого этапа, уложили бетон на РД-Альфа, уложили бетон на части магистральной рулежной дорожки и на части перрона. Это мы делаем для того, чтобы обеспечить фронт работ в следующем году, когда будет проводится масштабная реконструкция взлетно-посадочной полосы».

Проект здания уже направили в госэкспертизу. И напомним, что реконструкция не повлияет на работу аэропорта, перебоев не будет, новый терминал построят к 2022 году рядом со старым зданием. Глава региона в рамках форума подписал соглашение о сотрудничестве в области развития воздушных перевозок с Государственной Транспортной лизинговой компанией. Существенный рывок, который удалось сделать на Ямале в этом направлении в последние годы северяне ощущают на себе. Это и увеличение рейсов субсидируемых маршрутов, значительно выросло количество направлений перелетов - Москва, Тюмень, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь. Этого удастся добиться благодаря сотрудничеству с «ГТЛК», которое позволяет увеличить парк авиакомпании «Ямал» современными самолетами.

Дмитрий Артюхов - губернатор ЯНАО: «Партнерство носит такой финансовый смысл, но это комфорт жизни северян, это их возможность приобрести билет, поехать, как мы говорим, на землю, в отпуск, комфортно, в удобное для них время и на самой современной технике, вот на это направлено наше соглашение».

После подписания Дмитрий Артюхов сделал еще одно важное заявление. Ямал заинтересован в большом, вместительном, современном самолете российского производства МС-21.

Дмитрий Артюхов - губернатор ЯНАО: «Летом северяне начинают массово уезжать в отпуска, мы это видим - дефицит билетов. И нам, конечно, машина большей вместимости была бы интересна. В долгосрочной перспективе рассматриваем увеличение парка нашей

ямальской авиакомпании с помощью самолета МС-21 и, конечно, здесь нам с «ГТЛК» по пути».

В прошлом репортаже с форума мы рассказывали об интерактивной карте, по которой можно проследить за реализацией национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Директор ямальского департамента транспорта подтвердил, что все указанные цифры, достоверны, а запланированные ремонты ямальских дорог выполнены.

Максим Першиков - **директор Департамента** транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО: «В 2019 году выполнялись работы на 67 объектах: замене покрытия, бордюрам, тротуарам, так и по освещению автомобильных дорог. Салехард: аэропорт, улица Трудовая, Мичурина. Это дорога Надым-Салехард, в этом году мы завершаем работы в рамках **нацпроекта** на 59 километрах дороги».

Грандиозные планы по реконструкции дорог и на 2020 год. И здесь, как уточнил Максим Першиков, серьезные коррективы внес глава региона, когда Дмитрий Артюхов сам за рулем проехал по ямальским трассам, увидел их состояние, и значительно увеличил финансирование ремонта и строительства дорожной сети.

Максим Першиков - директор

Департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО: «Это его решение. Будут выделяться все необходимые средства, и мы с вами увидим качественное улучшение состояния автодорог по всему округу. Это самый главный итог поездки».

Сегодня на форуме будут говорить о цифровом прорыве в транспортной отрасли, о внедрении беспилотных летательных аппаратов, в том числе и на Крайнем севере. И одна из важнейших тем - повышение безопасности на российских дорогах.

<https://yamal-region.tv/news/40216/>

ГТРК ЯМАЛ, 21.11.2019 15:42; ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ПОДВЕЛИ НА ТРАНСПОРТНОЙ НЕДЕЛЕ

Развивать авиаперевозки внутри региона и за его пределами в ближайшие пять лет вместе планируют правительство округа и Государственная транспортная лизинговая компания. Соответствующее соглашение было подписано в Москве. Одна из главных задач сторон - определить перспективы развития отрасли и увеличить маршрутную сетку.

Также на **Транспортной неделе** в Москве подвели промежуточные итоги реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На Ямале он стартовал в этом году. Работы велись на 67 объектах. Это участки автодорог регионального и местного значения протяженностью почти 100 километров.

«Это порядка 60 километров стройки и около 40 километров ремонта и капремонта на окружных автомобильных дорогах, и в районе семи километров - это ремонт салехардской городской агломерации», - рассказал Максим Першиков, **директор департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО**.

<https://vesti->

[yamal.ru/ru/vjesti_jamal/promezhutochnye_itogi_realizacii_nacproekta_bezopasnye_i_kachestv_ennye_avtomobilnye_dorogi](https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/promezhutochnye_itogi_realizacii_nacproekta_bezopasnye_i_kachestv_ennye_avtomobilnye_dorogi)

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ПОВЫСИТЬ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА РЯДЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОТРАСС ВЕСНОЙ 2020Г

Минтранс РФ определил участки федеральных автотрасс для повышения на них скоростного режима весной 2020 года, обсуждает понижение нештрафуемого лимита превышения скорости на них до 10 км/ч, сообщил журналистам первый **заместитель министра** транспорта **Иннокентий Алафинов** в четверг.

«Сейчас мы уже все участки федеральных дорог, где мы могли бы повысить скоростной режим, выявили. Думаю, что мы весной на ряде участков федеральной сети скоростной режим будем повышать. Конечно, мы хотели это сделать с одновременным понижением порога (превышения скорости - ИФ) до 10 км/ч, но мы будем исходить из тех реалий,

которые будут весной складываться по этому вопросу, и будем предлагать соответствующее решение», - сказал **Алафинов** журналистам.

Он отметил, что дата повышения скоростного режима пока не определена, «идёт дискуссия с Федеральным собранием». В частности, согласия нет по вопросу понижения нештрафуемого лимита на федеральных трассах с 20 км/ч до 10 км/ч. «Мы с коллегами из МВД это предлагаем, но здесь очень важна реакция общества. У нас Федеральное собрание высказывается, пока не поддерживая эту инициативу. Но мы будем с ними работать, будем разговаривать», - сказал замглавы **Минтранса**.

Против снижения порога превышения скорости на федеральных автотрассах до 10 км/ч высказывался первый зампреда комитета Госдумы по законодательству и госстроительству Вячеслав Лысаков. «В городах мы можем пойти на снижение порога превышения скоростного режима до 10 км/ч, а на трассах порог в 20 км/ч мы трогать не дадим», - говорил Лысаков («Единая Россия»), подчеркивая, что «это позиция фракции».

Он также сообщал, что думский комитет по транспорту направлял запрос в **Минтранс**, «почему на федеральных трассах, которые по своим характеристикам могут выдерживать большой скоростной режим, установлен режим еще в 60-х годах прошлого века».

На ту же тему

<https://ria.ru/20191121/1561305051.html>

ВЕДОМОСТИ; 2019.11.21; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ПРОВЕДЕТ В РЕГИОНАХ ЭКСПЕРИМЕНТ С ЭЛЕКТРОННЫМИ ПУТЕВЫМИ ЛИСТАМИ

Сервис «Яндекс.Такси» заключил соглашение с правительством Рязанской области о введении электронных путевых листов (ЭПЛ) для таксистов. Документ подписали губернатор Рязанской области Николай Любимов и директор по развитию бизнеса «Яндекс.Такси» в России Алексей Федотов в рамках форума «**Транспортная неделя-2019**», говорится в сообщении компании. Введение ЭПЛ - это пилотный проект для автомобильного и городского электрического транспорта, технология позволяет в цифровом виде формировать путевые листы для таксопарков и транспортных предприятий. Сейчас они выдаются в бумажном виде.

В марте 2019 г. гендиректор «Яндекс.Такси» Тигран Худавердян на встрече с председателем правительства Дмитрием **Медведевым** предложил ввести ЭПЛ для таксистов и упростить некоторые нормы транспортного законодательства для самозанятых водителей. **Медведев** поручил присутствовавшим на встрече членам правительства проработать оба вопроса. 30 июля вице-премьер **Максим Акимов** поручил фонду «Сколково», правительству Татарстана, Белгородской и Калужской областей до 30 ноября 2019 г. «при участии технологических компаний» разработать дорожную карту по запуску в 2020 г. пилотного проекта по использованию ЭПЛ.

Первый эксперимент по введению ЭПЛ уже запустили в Калужской области. Как пояснил «Ведомостям» Федотов, эта работа проводилась в связи с поручением **Акимова**, однако компания планирует вовлечь в эксперимент как можно больше регионов для получения экспертизы и обратной связи, а также для пилотирования проекта на предприятиях муниципального общественного транспорта «и учета региональной специфики».

<https://www.vedomosti.ru/technology/news/2019/11/21/816839-yandekstaksi-provedet-v-regionah-eksperiment>

ТАСС; 2019.11.21; ТЕСТИРОВАНИЕ ПЕРВОЙ В МИРЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДРОНАМИ НАЧНЕТСЯ В АРКТИКЕ В 2020 ГОДУ

Испытания первой в мире системы управления трафиком беспилотных воздушных судов и одновременно защиты наземных объектов от дронов начнутся в Арктике в 2020 году, сообщает **Минтранс** РФ по итогам стратегической сессии «Беспилотный авиатрафик: от Крайнего Севера к городам», которая прошла в рамках выставки «**Транспортная неделя**».

Пилотный проект на начальном этапе обеспечит мониторинг нефтепроводов и грузовые перевозки в российской Арктической зоне.

Главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Андрей Ионин отметил, что сейчас для реализации проекта формируется консорциум, который объединит всех участников создания инновационной системы: российских разработчиков аэронавигационных систем и сервисов, самих беспилотников и сервисов на их основе, антидроновых систем, будущих крупных потребителей таких услуг в Арктике, а также регуляторов отрасли и «Госкорпорацию по ОрВД».

«Уникальность проекта также в том, что в рамках тестирования и в режиме «регулятивной песочницы» мы в комплексе отработаем нормативные, организационные, технические и инфраструктурные решения, в первую очередь, на территориях, где потенциальные риски применения дронов минимальны. А после перейдем к масштабированию результатов и расширению географии универсального регулирования», - пояснил он.

По словам заместителя генерального конструктора НПП «ЦРТС» Сергея Быбина, полноценное и безопасное решение задач в Арктике при помощи беспилотной авиации можно реализовать уже сейчас на основе отечественных разработок, применяемых в гражданской авиации. «Пилотные зоны с различными моделями потребителей и условиями применения нужно открывать параллельно, с учетом принципов ИКАО (Международной организации гражданской авиации - прим. ТАСС) по обеспечению безопасности полетов беспилотников, в том числе использования проверенных и безопасных существующих технологий гражданской авиации», - пояснил эксперт.

В свою очередь директор департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Дмитрий Баканов подчеркнул, что ведомство заинтересовано в инициативах бизнеса по разработке отечественных технологий, систем и услуг управления трафиком беспилотных воздушных судов и защиты наземных и воздушных объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/7174997>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ ДО 15 МИНУТ ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ВСЕХ ПРОЦЕДУР ПЕРЕД ПОСАДКОЙ НА САМОЛЕТ

«Аэрофлот» планирует сократить до 15 минут время прохождения всех процедур перед посадкой на самолет. Об этом на форуме «Транспорт России» журналистам сообщил генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев.

«Вот то что делает сегодня Шереметьево - им за это огромное спасибо, это достойно уважения, в том числе там идет речь и о распознавании лиц, и они много этому внимания уделяют. Задача какая - задача наша, чтобы пассажир от момента приезда к аэропорту, входу в терминал до посадки занимало 15 минут, если он никуда больше не хочет зайти», - сообщил он.

В.Савельев пояснил, что это мировой тренд, который задали представители IATA Международная ассоциация воздушного транспорта – прим. Агентство «Москва»).

«Чем вы быстрее сядете в самолет, тем мы быстрее улетим, тем быстрее машина вернется, тем больше она будет в обороте, тем будет дешевле билет и так далее. Здесь есть спорные моменты, потому что многие хотят, чтобы, приехав в аэропорт вы посетили Duty Free, попили кофе и так далее. Этот вопрос - он решается с аэропортами, мы должны это решать, потому что по-другому этого не будет. Безусловно, изменение аэропортов, изменение логистики - это ключевая тема и мы должны это делать», - пояснил он.

<https://www.mskagency.ru/materials/2947477>

RNS; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА 13,3% В 2019 ГОДУ

Группа «Аэрофлот» нарастит продажи авиабилетов в интернете в 2019 году на 13,3% в годовом выражении - до 221 млрд рублей, следует из презентации, показанной гендиректором группы Виталием Савельевым в ходе пленарной дискуссии форума «Транспорт России».

По данным презентации, в 2018 году годовой оборот группы «Аэрофлот» в интернете составил 195 млрд рублей, в 2019 году этот показатель, как ожидается, составит 221 млрд рублей.

Как добавил Савельев, это составляет треть от оборота.

«Треть, это 220 млрд рублей, мы получаем от продажи на сайте и на гаджетах», - рассказал Савельев.

<https://rns.online/transport/aeroflot-planiruet-uvlichit-onlain-prodazhi-biletov-na-133-v-2019-godu-2019-11-21/>

LENTA.RU; 2019.11.21; «АЭРОФЛОТ» ПОВЫСИТ УРОВЕНЬ NDC

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» планирует в первом квартале 2010 года пройти сертификацию NDC (New Distribution Capability, протокол прямой дистрибуции билетов и дополнительных услуг) 4-го уровня. Об этом заявил гендиректор авиакомпании Виталий Савельев в рамках форума «Транспортная неделя-2019», передает деловой авиационный портал АТО.ru

По словам Виталия Савельева, в настоящее время треть билетов «Аэрофлот» продает через интернет, в том числе при помощи NDC. «Около 220 миллиардов рублей мы получаем от продажи на сайте и на гаджетах. Мы сэкономили очень много денег, закрыли свои офисы на Пикадилли, на Елисейских полях. Потому что они не приносили никакого нам дохода, кроме затрат. Было престижно иметь там лейбл, название «Аэрофлот», но это было дорого для нас», - рассказал он.

Сертификация NDC 4-го уровня введена IATA в декабре 2018 года. В настоящее время такое одобрение есть у более чем 30 перевозчиков по всему миру, к примеру Lufthansa, United Airlines и Qatar Airways.

В России, сообщает портал, стандарт передачи данных NDC используют два перевозчика - S7 Airlines и «Аэрофлот» (у обоих сертификация NDC 3-го уровня). Кроме того, о намерении внедрить NDC сообщали «Уральские Авиалинии».

Четвертый уровень NDC предусматривает полное управление предложениями и заказами и включает дополнительные сервисные сообщения, позволяя оперативно обмениваться уведомлениями между авиакомпаниями и туристическими агентами, в случае, когда в маршрут вносятся изменения.

<https://lenta.ru/news/2019/11/21/aeroflotnds/>

RNS; 2019.11.21; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ОЦЕНИЛ СТОИМОСТЬ ЛОУКОСТЕРА «ПОБЕДА»

Российский лоукостер «Победа» оценивается в \$800 млн, рассказал гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в ходе «Транспортной недели».

«Могу сказать, что «Победа» — наш довольно удачный проект, при том что мы вложили в «Победу» \$50 млн, в этом году ...» «Победа» стоит \$800 млн и это оценка рынка», — рассказал Савельев.

Ранее Савельев сообщал агентству «Интерфакс», что не исключается размещения на бирже до 25% акций «Победы» или продажу пакета стратегическому инвестору. Тогда он говорил, что компания оценивается в \$800 млн — \$1 млрд.

Авиакомпания входит в группу «Аэрофлот», реализуя проект классического низкобюджетного авиаперевозчика. «Победа» начала выполнять полеты в декабре 2014 года. Сейчас в ее флоте 30 новых самолетов Boeing 737-800, поставленных напрямую с завода-производителя. Средний возраст флота составляет 2,3 года.

<https://rns.online/transport/Glava-aeroflota-otsenil-stoimost-loukostera-Pobeda--2019-11-21/>

ТАСС; 2019.11.21; ПУТИН ПЛАНИРУЕТ УЧАСТИЕ В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ ТРАССЫ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ

Президент России **Владимир Путин**, скорее всего, примет участие в церемонии открытия трассы Москва - Санкт-Петербург.

«Да, президент планирует принять участие в церемонии», - сообщил ТАСС пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

<https://tass.ru/ekonomika/7169025>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ В МИНТРАНС ВОПРОС О КОМПЕНСАЦИЯХ РОССИЙСКИМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ИЗ-ЗА ЗАПРЕТА НА ПОЛЕТЫ В ГРУЗИЮ

В Кремле переадресовали в **Минтранс** вопрос о компенсациях российским авиакомпаниям в связи с запретом на полеты в Грузию

В ходе общения пресс-секретаря президента РФ Дмитрия Пескова с журналистами его спросили, разделяют ли в Кремле обеспокоенность российских авиакомпаний в связи с отсутствием компенсаций им убытков от запрета на прямое авиасообщение с Грузией, и стоит ли им рассчитывать на это возмещение.

«В Кремле разделяют обеспокоенность за безопасность наших граждан. Все остальные вопросы - к нашему транспортному ведомству», - ответил на это Песков.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7170779>

<https://ria.ru/20191121/1561394775.html>

5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ, 21.11.2019 18:34; СТОЛИЦУ И ОБЛАСТЬ СВЯЗАЛИ МОСКОВСКИМИ ЦЕНТРАЛЬНЫМИ ДИАМЕТРАМИ

ВЕДУЩИЙ: Заявление по медсправкам президент сделал во время торжественной церемонии открытия МЦД. МЦД - это, по сути, новый тип городского общественного транспорта, микс между пригородной электричкой и метро. Потому для МЦД сконструировали специальные поезда «Иволги». Они разгрузят столицу от транзитных пассажиров, а ближнее Подмосковье получит свое наземное метро. Сейчас открыто движение по двум диаметрам, в планах еще два. Подробнее расскажет Анна Воропай.

КОР.: Обтекаемая форма, новый бионический дизайн. Поезд будущего словно специально создан для первых лиц. Но эта президентская электричка доступна каждому.

МУЖЧИНА: Все поручни покрыты специальным покрытием, которое дает возможность быть более теплым, чтобы комфортно было для руки.

КОР.: USB-розетки у каждого кресла, можно зарядить смартфон. Бесплатный Wi-Fi во всем сквозном бестамбурном салоне. «Иволга» бесшумна, не вибрирует, плавно летит со скоростью 120 км/ч.

В салоне даже воздух обеззараживается. Поезд как убежище от инфекций в сезон гриппа. В нем могут одновременно ехать 2200 человек, целый зал Московского океанариума.

Безопасность пассажиров под полным контролем. 4 камеры для обзора машиниста, от 8 до 11 в каждом вагоне. Этот современный поезд просто напичкан технологиями, причем 90% деталей «Иволги» российского производства.

От Одинцово до Лобни, от Нахабино до Подольска напрямую через Москву. Первые 2 диаметра - это 132 км путей и 56 станций. Каждая третья с пересадкой на метро или МЦК. Теперь выйти можно там, где удобно, не только на вокзале.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Создание, по сути дела, нового городского транспорта, связывающего, идущего насквозь через всю Москву от ближайших пригородов через Москву до следующих пригородов.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Наземное метро фактически.

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Да, наземное метро. По сути дела, наземное метро, которое будет работать тоже с интервалом 5-8 минут, и постепенно, постепенно каждый год будем уменьшать ее до 5-6 минут. Но уже понятно, что сегодня серьезные эффекты дает. Обслуживая коридор, в котором проходят эти 2 МЦД, он так или иначе влияет на транспортную доступность.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Сколько человек примерно воспользуются этой услугой?

Сергей СОБЯНИН, мэр Москвы: Мы считаем, что полмиллиона в этом году, в следующем году уже около 700 тысяч, и в 23-м году 2,2 млн.

КОР.: Если электричка опять сбежала, ждать следующую долго не придется, как и следить за расписанием. Каждые несколько минут подходит новый состав, а в будущем даже машинисты будут не нужны.

Олег БЕЛОЗЕРОВ, генеральный директор-председатель правления ОАО «РЖД»: Следующий год вместе с **Минтрансом** отработаем нормативную базу, в 21-м году хотели бы вас пригласить на беспилотное движение по МЦК.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Только надо все отработать, и правовую базу обязательно, не только технологии, но и правовую базу. Понимать, кто за что отвечает, кто за что несет ответственность.

КОР.: Продумано на МЦД все до мелочей. Простейшая тарифная система: только 2 зоны: город, где поездка по цене метро - 38 рублей, пригород всего на 7 рублей дороже. Каждая семья теперь экономит на проезде около 30 тысяч в год.

Андрей ВОРОБЬЕВ, губернатор Московской области: Самое главное достижение - это конечно цена. На МЦД цена, по сути, снижена в 3 раза благодаря нашей совместной программе.

КОР.: Когда в одну систему объединили метро, электрички, общественный транспорт стал доступнее для 4 млн человек. Чтобы пассажиры не запутались, куда им идти, в метро обновили схемы и указатели.

МУЖЧИНА: Выход к Белорусскому вокзалу, Первому диаметру и аэроэкспрессам в аэропорт Шереметьево.

Анна ЛАПУШКИНА, руководитель комплекса информирования по запуску МЦД Департамента транспорта Москвы: Благодаря запуску только этих двух первых направлений у нас появится 900 тысяч дополнительных пассажирских мест в сутки. А всего же запуск всех направлений разгрузит транспортную систему московской агломерации на 12%.

КОР.: 6 станций построили с нуля, в чистом поле - там, где раньше жителям приходилось часами стоять в пробках. За сохранность автомобиля тоже переживать не придется. Машину можно оставить на десятках перехватывающих парковок. При совершении двух поездок, первая из которых от ближайшей станции, стоянка бесплатная.

ЖЕНЩИНА: Очень удобно, быстро. Я прямо приехала сюда быстро, и еду назад очень быстро.

ЖЕНЩИНА 2: Время уменьшается, радость прибавляется. Молодцы, просто огромная благодарность, ребята.

КОР.: К 2025 году пассажиров МЦД станет больше. Еще 3 артерии соединят Зеленоград-Раменское, Железнодорожное-Апрелевку, Пушкино-Домодедово. А после, возможно, пригороды с областными центрами по всей стране. Железнодорожные пути могут стать спасением для регионов, где метро ждут до сих пор.

Анна Воропай, Валерия Ибрагимова, Алексей Якубович, Станислав Борисов, Александр Козлов. «Известия», специально для «5 канала».

ТАСС; 2019.11.21; ПЕРВЫЙ ДЕНЬ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ: ОДА «ИВОЛГАМ» И РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

Пассажирское движение открылось в четверг на первых двух Московских центральных диаметрах (МЦД). Маршруты МЦД-1 и МЦД-2 связали Белорусское и Савеловское железнодорожные направления (Одинцово - Лобня), а также Курское и Рижское (Нахабино - Подольск) соответственно.

Корреспондент ТАСС проехал по МЦД-2 от Курского вокзала до подмосковного Подольска и выяснил, с какими проблемами столкнулись пассажиры и как они оценили новую транспортную услугу.

В числе первых пассажиров по МЦД в четверг проехал президент России **Владимир Путин**, отправившись от Белорусского вокзала по ветке, которая соединила Одинцово и Лобню, до остановки «Фили». В пути его сопровождали глава компании «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров, мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев.

При подготовке к мегапроекту МЦД было решено первыми запустить эти два направления, поскольку железнодорожная инфраструктура на участках МЦД-1 и МЦД-2 практически готова к работе в новом режиме. По сути, каждая ветка МЦД - это часть уже существующей транспортной сети. МЦД получили название благодаря сквозному

характеру пересечения города. Ожидается, что первые диаметры улучшат транспортное обслуживание более 4 млн человек, проживающих в Москве и области.

Непростой час пик

Дежурный по посадке на платформе «Курская» Татьяна Гордиенко с утра консультирует пассажиров по вопросам пользования МЦД. По ее словам, час пик оказался непростым, тысячи пассажиров решили прокатиться по диаметрам в первый день, из-за чего система не справилась с работой и дала сбой. «Доходило до давки. То ли под влиянием большого скопления людей, то ли из-за технической ошибки в системе турникеты не считывали некоторые проездные и выдавали сбой. Не срабатывала каждая вторая карта. Пришлось просто открыть створки и пропускать людей без валидации», - сказала она.

Ранее будущих пассажиров предупредили: владельцам карт «Тройка», купленных до 20 ноября, для возможности оплаты проезда необходимо их перепрограммировать в кассах или автоматах по продаже билетов. Также проинструктировали: для проезда по МЦД надо будет дважды валидировать билет - на входе и выходе. В случае, если валидация не была совершена, система примет пассажира за «зайца» и заблокирует карту, ее разблокировка обойдется в 150 рублей.

Готовясь к запуску МЦД, организаторы осознавали: не все пассажиры активно пользуются соцсетями и читают прессу, информирования в СМИ недостаточно. Тогда оператор перевозок пообещал, что будет действовать так называемый льготный период, в который карты блокироваться не будут, дата его завершения не уточнялась.

«Так и получилось, пассажиры задавали много вопросов. Чаще интересовались тем, как перекодировать карту «Тройка», почему она не считывается турникетом, зачем нужна двойная валидация. К обеду вопросы были другие, например, как пройти к метро, сколько еще ждать поезд, можно ли погреться в турникетном зале, на улице мороз как-никак», - добавила Гордиенко.

Второй железнодорожный диаметр («Курско-Рижский») с 38 станциями протянулся на 80 км от подмосковного Нахабина до Подольска. Когда завершатся все этапы строительства МЦД-2, у пассажиров появится возможность сделать пересадку на 13 станциях метро, двух станциях Московского центрального кольца (МЦК) и семи станциях радиальных направлений Московской железной дороги (МЖД). С МЦД-2 стало удобнее пользоваться городским транспортом жителям 27 районов Москвы, включая Южное Бутово, Бирюлево Западное, Царицыно, Марьино, Текстильщики, Аэропорт, Южное Тушино.

При пользовании МЦД в течение 90 минут действует возможность бесплатно пересест на метрополитен и Московское центральное кольцо (МЦК), а оплатить проезд можно городской транспортной картой «Тройка». Рассчитать время и стоимость маршрута можно на сайте метрополитена в разделе «МЦД». «Тарифы были отдельные - на пригородные электрички один тариф, на метро - другой тариф, чтобы пересест, нужно было доплатить. Сейчас две зоны, максимально приближенные по цене, и бесплатная пересадка на МЦК и метро. Пригородные электрички, которые вошли в МЦД, полностью интегрированы в городской транспорт», - сказал на церемонии открытия Собянин.

Полет нормальный

В 12:40 к платформе «Курская» приходит поезд. Час пик давно закончился, поэтому электрички ходят раз в 12 минут вместо 5-6. Раскрасневшиеся от мороза пассажиры радушно встретили красно-синюю «Иволгу». На первом этапе поезда следуют по диаметрам вперемешку с обычными электричками, поэтому сесть в фирменную «Иволгу» - настоящее везение. Для открытия дверей необходимо нажать на кнопку снаружи или внутри салона, такой механизм пассажиры могли наблюдать на МЦК и новых поездах Филевской линии метро.

Заходить в поезд не спешат - с любопытством разглядывают дизайн кузова, делают селфи на фоне гигантских букв «МЦД». Пока еще не привыкшие к маршрутам пассажиры расспрашивают друг друга: «Это до Подольска или в другую сторону?», «А до Щербинки едет?» С открытием дверей на улицу ворвался теплый воздух и приятный запах «новой электрички». «Осторожно, двери закрываются. Следующая остановка «Москва-Товарная», - раздался женский голос из динамика. «Иволги» полетели.

Первые утренние электрички были забиты до отказа, следовали с нарушениями графика, а на линии выставлялись укороченные составы, жаловались пассажиры в соцсетях. Многие

ждали встречи с новым фирменным поездом, а поездку пришлось совершить в обычной электричке.

К обеду движение на МЦД нормализовалось, на линии стали выпускать больше «Иволг», и недовольный гул в соцсетях сменился восторженными отзывами о путешествии. В «обеденной» «Иволге», кажется, удобно всем: пенсионерам, семьям с колясками, молодежи с самокатами и велосипедами. Кто-то даже взял с собой в поездку коша.

Запредельный комфорт

Тепло, и даже жарко: в салоне поезда поддерживается температура плюс 20 градусов. Количество «люксов» зашкаливает благодаря большим окнам с минимальными проемами между друг другом. Широкие сиденья, удобный мягкий подголовник - пассажиры устроились поудобнее и принялись обмениваться впечатлениями. При входе в вагон бросается в глаза отсутствие тамбура, а единое пространство с остальными частями вагона позволяет избежать столпотворения у дверей.

В «Иволге» по два кресла в ряду. Такая компоновка позволила разработчикам сделать их более широкими. Сиденья нерегулируемые, в меру жесткие, расстояния между креслами напротив достаточно, чтобы расположиться комфортно, не поджимая ноги. В начале и конце состава, где расположены туалетные комнаты, есть несколько откидных кресел, они предназначены для людей с ограниченными возможностями.

«Едет плавно, совершенно без толчков, качаний и характерного для старых поездов грохота колес. Уровень комфорта - на высоте: бесплатный Wi-Fi, крючки для верхней одежды, USB-разъемы для зарядки гаджетов, ТВ-мониторы. Есть все для комфортной поездки на дальние расстояния, - подметил завсегдатай электричек студент Иван Кашков. - С другой стороны, комфорт комфорту рознь. Фирменные поезда не могут курсировать часто из-за сравнительной дороговизны, и периодичность их движения не может быть интенсивнее простой электрички. Надеюсь, в будущем на диаметрах будут курсировать только «Иволги».

Впечатления о пребывании в «Иволге» зависят от того, на какой остановке ты в нее попал, рассказывают пассажиры. Электропоезд курсирует между подмосковным Нахабинским и Подольском, с остановкой посередине в районе Курского вокзала. Чем ближе к столице, тем меньше мест для сидения, тем негативнее впечатления. До конечного Подольска долетели за 60 минут. Довольные комфортной поездкой пассажиры натянули шапки и обвязались теплыми шарфами - мороз на улице никто не отменял. Простояв на платформе пару минут, «Иволга» полетела в обратном направлении.

Как найти нужную станцию

Чтобы пассажиры метро нашли нужную пересадку на МЦД, установлены сотни информационных табличек: в метро, на остановках наземного транспорта и железнодорожных платформах.

Навигация в метрополитене продумана тщательным образом, о пересадке на диаметр объявляют еще в вагоне. Так, на платформе станции метро «Курская» в глаза бросаются десятки удобных стрелок цвета «фуксия» - такое цветовое обозначение придумали для второго диаметра, чтобы он не сливался с другими линиями на схеме метро. Указатели можно увидеть на полу платформы, на висячих лайтбоксах, табличках на стенах.

Позаботились и о тех, кто собрался доехать до остановок МЦД на наземном транспорте: с 21 ноября изменились трассы 24 маршрутов автобусов с остановками около станций первых диаметров. Так, например, теперь автобусы №№ 62, 96, 102, 678 и Т будут подъезжать ближе к метро и станции МЦД «Тушинская» - для них построили разворотную площадку на Тушинской улице. Также пассажирам станет удобнее добираться до платформы МЦД Красный Балтиец с Большой Академической улицы - автобусы № 323 вместо станции метро «Петровско-Разумовская» будут ходить до МЦД через улицу Приорова.

Работа над ошибками

Подводя итоги работы первого дня, оператор перевозок первых двух МЦД - Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) - ответил пассажирам на негативные отзывы. В компании сообщили о намерении дополнительно увеличить число вагонов в поездах, которые ходят в часы пик, а также обратились к РЖД с просьбой досрочно увеличить частоту движения на диаметрах.

В компании добавили, что в связи с утренней пиковой нагрузкой произошли сбои на некоторых станциях во время использования карт «Тройка», активированных в пригородных кассах. Проблем с картами, перекодированными в кассах метро, не было. Всех пассажиров, которые столкнулись с подобной проблемой на турникетах, пропускали на МЦД бесплатно, уточнил оператор.

В ЦППК также подчеркнули, что по состоянию на 14:30 была зафиксирована всего одна задержка в движении поездов на диаметрах, которая составила восемь минут. «В течение дня произошло изменение расписания, и ряд электричек приезжали на станцию в другое время», - сказали представители компании пассажирам, которые в назначенное время не дождались своего состава.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/6D1F21DEF06D114432584B9004C22DA>

На ту же тему:

<https://realty.rbc.ru/news/5dd654449a79476d80ff27e8?from=center>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИСЛИВСКАЯ ГАЛИНА; 2019.11.22; МОСКВА ПО ДИАГОНАЛИ

Московские центральные диаметры связали станции метро, столичные районы и Подмосковьё

Первые две ветки Московских центральных диаметров (МЦД) уже работают в штатном режиме. Вчера президент **Владимир Путин** лично оценил маршрут Одинцово - Лобня через центр столицы.

Присутствие главы государства при запуске важных для Москвы транспортных проектов уже стало традицией - в сентябре 2016 года он открывал движение по Московскому центральному кольцу (МЦК) - это был первый проект по интеграции систем метрополитена и наземных электропоездов в столице. Спустя год мэр Москвы Сергей Собянин и глава РЖД Олег Белозеров представили президенту проект МЦД и получили полную поддержку. Вчера **Владимир Путин** прибыл на Белорусский вокзал столицы, через который и проходит МЦД-1.

Сергей Собянин рассказал о содержании проекта центральных диаметров, подчеркнув, что это «революционная история» для столицы - создание нового городского транспорта, связывающего пригороды через центр города. «Наземное метро?» - уточнил президент. «Да, по сути дела наземное метро, которое будет работать с интервалом 5 - 8 минут, постепенно будем уменьшать интервалы», - ответил мэр столицы.

Владимир Путин поинтересовался, сколько пассажиров способны охватить диаметры. «Мы считаем, что полмиллиона в этом году, в следующем году - до 700 тысяч, в 2023 году - 2,2 миллиона человек», - сообщил Собянин, уточнив, что речь идет о количестве пассажиров за один рабочий день. Годовой же пассажиропоток сейчас оценивается в 200 миллионов человек, и он будет расти по мере открытия новых станций и запуска очередных диаметров, добавил мэр. «Это больше, чем перевозит «Аэрофлот», - отметил **Владимир Путин**.

Президент уверен, что центральные диаметры очень нужны мегаполису и помогут в решении его транспортных проблем. «Спасибо от имени москвичей», - сказал он, обращаясь к Сергею Собянину, Олегу Белозерову и губернатору Подмосковьё Андрею Воробьеву. МЦД - общий проект **Минтранса России**, правительства Москвы, правительства Московской области и ОАО «РЖД». «Мы вместе вложили порядка 25 миллиардов рублей», - отметил Белозеров.

Затем глава государства вместе с сопровождающими протестировал работу МЦД-1 и проехал несколько станций. В вагоне поезда мэр столицы передал президенту именную карту «Тройка», которой можно заплатить за проезд на всех видах транспорта Москвы, а теперь - и Подмосковьё в пределах МЦД.

«Главное достижение, конечно, цена», - заявил журналистам Андрей Воробьев. По его словам, общим решением правительств Москвы, области и РЖД она снижена в три раза по сравнению с тем, сколько стоил проезд по тому же маршруту с пересадкой с московского метро на пригородную электричку. Все льготы на проезд для студентов и пожилых людей сохраняются, добавил губернатор Подмосковьё. Теперь электрички

интегрированы в систему метро, продолжил Сергей Собянин. Причем поезда не останавливаются на вокзалах, а продолжают движение сквозь город, подчеркнул он.

По центральным диаметрам курсируют электропоезда «Иволга» Тверского вагоностроительного завода. Эта модель поезда разработана специально для МЦД. Пока составы состоят из шести вагонов, в следующем году они «вырастут» до одиннадцати вагонов, рассказал Воробьев.

Открытие движения по центральным диаметрам принесет пользу всем, уверены соавторы проекта. «Помимо того что люди начинают быстрее передвигаться из пригорода в Москву и внутри Москвы, мы сокращаем нагрузку на другие виды транспорта, в первую очередь - наземного», - отметил Сергей Собянин. «Будет меньше машин на магистралях и на МКАД, лучше экология», - добавил он. Точный экономический эффект от этого проекта назвать сложно, но он точно будет, уверен градоначальник. «После строительства новых дорог и новых станций метро объем инвестиций в экономику (Москвы) увеличился в два раза», - привел пример столичный мэр.

По мнению Собянина, наземное метро - отличное решение еще и потому, что оно кратно дешевле подземного, но тоже позволяет сократить поток автотранспорта в столицу. По его данным, сейчас примерно половина машин, передвигающихся по дорогам Москвы, из Подмосковья и других регионов. «Это не потому, что им так хочется, а потому что альтернативы не было», - отметил мэр. «Такой проект очень важен для Подмосковья, другого просто не существует», - подчеркнул он.

Стоит заметить, что и столица, и область не собираются останавливаться на достигнутом. «Мы запускаем сегодня МЦД, но это не означает, что мы прекращаем работу над этим проектом», - заявил журналистам мэр Москвы. По его словам, строительство путей, пересадочных маршрутов, благоустройство территории, создание комфортной и безбарьерной среды потребует еще примерно пяти лет интенсивной работы.

Продолжится и развитие уже действующего МЦК. По словам Олега Белозерова, уже отработана технология беспилотного движения по центральному кольцу, осталось подготовить нормативную базу. «В 2021 году хотели бы вас пригласить на беспилотное движение по МЦК», - сказал он Владимиру Путину.

Напомним, МЦД - это новые наземные ветки метро, которые связывают столицу с областью. Общая протяженность первых двух маршрутов - Белорусско-Савеловского (МЦД-1 от Одинцово до Лобни) и Курско-Рижского (МЦД-2 от Нахабино до Подольска) - составляет 132 километра, на них расположено 57 станций, с 19 из которых можно будет сделать пересадку на метро, Московское центральное кольцо (МЦК) и радиальные направления железной дороги.

Еще три направления МЦД «Зеленоград - Раменское», «Апрелевка - Железнодорожный» и «Домодедово - Пушкино» находятся в стадии проектирования.

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.11.22; МОСКОВСКИЕ ДИАМЕТРЫ ПРОВЕРЯЮТ ЗАПУСКОМ; КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ В РАБОТЕ МЦД

21 ноября власти запустили движение поездов на Московский центральных диаметрах по маршрутам Одинцово—Лобня и Нахабино—Подольск. Но вскоре после запуска на некоторых станциях из-за высокой нагрузки сломались турникеты — не считывали карты «Тройка». Кроме того, в Сети появились жалобы на сбитое расписание и пропущенные станции. МЦД — это масштабный проект **Минтранса** стоимостью 40 млрд руб. Готов ли он к использованию? И как запуск поездов отразится на автомобилистах? Об этом — Иван Якунин.

О Московских центральных диаметрах власти Москвы и области рассказывают с особым трепетом — по сути, эта система объединит электрички и метро короткими интервалами и бесплатными пересадками. Построили новые переходы, закупили новые поезда с элементами дизайна Артемия Лебедева, пообещали жителям, что теперь на все виды транспорта нужна только карта «Тройка», на ремонт станций потратили 600 млн руб. и назначили дату запуска. Но доделать, кажется, успели не все. Вот что рассказала “Ъ FM” Наталья, жительница района Печатники: «Стройку развернули, наверное, только месяц назад, но очень глобальную: разобрали все переходы, ободрали весь мрамор. Но при этом

сотрудники метрополитена радостно в мегафон заявляют, что уже можно перекодировать свои карты “Тройка” для проезда на МЦД».

И таких историй в Twitter много: где-то закрыта половина турникетов, где-то не установили шумозащитные экраны. “Ъ FM” попросил прояснить ситуацию Центральную пригородную пассажирскую компанию, которая будет оператором системы. Там ответили, что вопрос не к ним. Хотя еще неделю назад один из руководителей компании Артем Царев рассказывал журналистам, какими будут новые станции: «Устанавливается освещение, лавки, урны, новая навигация, ремонтируется край платформы, будет новая тактильная плитка, ограждение. И самое главное — устанавливаются погодные модули для того, чтобы в плохую погоду можно было на платформе ожидать поезд с комфортом — например, даже можно зарядить мобильный телефон».

Почему же в итоге не успели к открытию? Ситуацию для “Ъ FM” прояснил председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин — он консультировал РЖД по проекту Московских центральных диаметров. По его словам, все идет по плану: «Запуск МЦД-1 совершенно не говорит о том, что у нас должна быть полностью готовой инфраструктура. Когда же мы говорим о сдаче проекта, тогда должны и появиться и шумозащитные экраны, и должны быть, соответственно, уложены шумопоглощающие элементы в пути и так далее.

Я думаю, что речь идет о конце 2020-го — начале 2021 года».

Сейчас власти запускают только две ветки МЦД из пяти общей протяженностью 132 км, 59 станций. Урбанист Аркадий Гершман осмотрел их и остался недоволен: «Где-то не очень удобные подходы к железнодорожным станциям, где-то нет перехватывающих парковок. На станциях практически никогда нет безбарьерной среды — это в принципе большая проблема для железных дорог и транспорта России в целом. И их, мне кажется, очень сложно будет устранить, даже если сегодня выделяют огромное финансирование».

С другой стороны, у Московских центральных диаметров много преимуществ. В отличие от электричек, поезда будут ходить каждые пять минут. Как подсчитал вице-мэр Марат Хуснуллин, система поможет передвигаться быстрее почти 4 млн человек. Возникает вопрос: исчезнут ли теперь пробки на этих направлениях? Расчеты произвел директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Высшей школы экономики Константин Трофименко: «На тех направлениях, где будет МЦД, особенно красногорском, которое славится своими пробками, безусловно, часть автомобилистов поймет, что быстрее ездить на МЦД. Я думаю, что примерно процентов десять таких будет. Но нельзя говорить, что это разгрузит дороги».

Сейчас власти действительно прогнозируют не очень большой пассажиропоток, но это только пока. Он должен увеличиться, когда будут готовы все ветки Московских центральных диаметров. **Минтранс**, кажется, уже с трудом выбирает цвета, которых пока нет на карте метро: МЦД-1, как сообщили в ведомстве, будет цвета мякоти папайи, а МЦД-2 — фуксии.

Открытие Московских центральных диаметров отразится и на пассажирах «Аэроэкспресса» из аэропорта Шереметьево: время в пути до Белорусского вокзала увеличится на 10 минут. Эта станция перестанет быть для него конечной — по маршруту МЦД «Аэроэкспресс» будет ездить до Одинцово.

<https://www.kommersant.ru/doc/4165289>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПОЕЗДА БЕЗ МАШИНИСТОВ НА МЦК НАЧНУТ ХОДИТЬ С 2021 ГОДА - ГЛАВА РЖД

Глава РЖД Олег Белозеров предложил президенту РФ Владимиру **Путину** прокатиться на беспилотном поезде по Московскому центральному кольцу (МЦК) в 2021 году.

«В 2021 году хотели бы вас пригласить на беспилотное движение по МЦК», - сказал Белозеров президенту на церемонии открытия движения по первым маршрутам Московских центральных диаметров (МЦД).

По его словам, движение в беспилотном режиме по МЦК уже отработано. «Следующий год - вместе с **Минтрансом** отработаем нормативную базу», - добавил глава РЖД.

ТАСС; 2019.11.21; ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ПО УЛУЧШЕНИЮ РАБОТЫ МЦД СОЗДАН В «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ»

Оперативный штаб по улучшению работы Московских центральных диаметров (МЦД) создан в компании «Российские железные дороги» (РЖД) после ряда сбоев в день начала работы диаметров. Документ о создании структуры имеется в распоряжении ТАСС.

Пользователи соцсетей в четверг сообщали о проблемах прохода через турникеты из-за сбоя в считывании карт «Тройка», также возникали проблемы с перекодировкой карт в пригородных кассах. Кроме того, из-за большого скопления пассажиров некоторые поезда шли переполненными, а на обоих диаметрах сбилось расписание следования поездов.

«Российские железные дороги» создали оперативный штаб, чтобы как можно быстрее решить все вопросы, возникшие при запуске Московских центральных диаметров. Мы очень благодарны коллегам из РЖД за столь внимательное отношение к вопросам инфраструктуры МЦД - сейчас это крайне важно для пассажиров. Мы с коллегами из Московской области максимально оперативно собрали комментарии и передали их в РЖД и ЦППК (оператор перевозок «Центральная пригородная пассажирская компания» - прим. ТАСС)», - пояснил ТАСС представитель департамента транспорта Москвы.

По его словам, в работе штаба также принимает участие представитель ЦППК. Правительства Москвы и Подмосковья уже передали первые обращения и предложения от пассажиров после запуска диаметров. Они касаются навигации и дополнительного информирования на станциях и вокзалах, графика движения поездов, увеличения составности поездов «Иволга», сокращения интервалов движения, сроков открытия платформ «Волоколамск» и «Пенягино», доработки сходов на станции «Нахабино» и другие.

Представитель департамента отметил, что ведомство приняло решение увеличить информирование пассажиров в метро, разместить больше схем МЦД-1 и МЦД-2 в вагонах и на станциях, и тщательно следить за работой валидаторов в наземном транспорте Москвы и турникетов в метро.

<https://tass.ru/obschestvo/7174951>

ТАСС; 2019.11.21; ОПЕРАТОР ПЕРЕВОЗОК МЦД ПЕРЕУСТАНОВИТ ПО ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ СБОЕВ В ПЕРЕКОДИРОВКЕ КАРТ «ТРОЙКА»

Оператор перевозок первых двух Московских центральных диаметров (МЦД) - «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) - начал установку нового программного обеспечения, которое позволит устранить сбой в перекодировке карт «Тройка» в пригородных кассах, сообщил журналистам гендиректор компании Максим Дьяконов.

«Сегодня в течение дня наблюдалась проблема с перекодировкой карт в пригородных кассах. Проблем с картами, перекодированными в кассах метро, не было. Мы определили характер проблемы, распространяем новое программное обеспечение, которое позволит перекодировать «Тройку» и на нашей инфраструктуре. К утру эта проблема будет полностью решена», - сказал он.

Пользователи соцсетей в четверг сообщали о проблемах с перекодировкой карт в пригородных кассах, а также о проблемах прохода через турникеты, поскольку ряд устройств не считывает карты. Кроме того, из-за большого скопления пассажиров некоторые поезда шли переполненными, а на обоих диаметрах сбилось расписание следования поездов.

<https://tass.ru/moskva/7174595>

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2019.11.22; ОТПРАВИЛИ НА АНАЛИЗ: ОТМЕНЯТ ЛИ НОВУЮ СИСТЕМУ МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ; ДОРОГИЕ И СЛОЖНЫЕ ТЕСТЫ НА АЛКОГОЛИЗМ И НАРКОМАНИЮ НЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ МАССОВЫМИ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ

Новую систему тестирования автомобилистов на алкоголизм и наркоманию нужно применять только к группам риска. Массовые проверки не оправданны и стоят слишком

дорого, считают опрошенные «Известиями» эксперты. В четверг Минздрав перенес на июль следующего года вступление в силу приказа, из-за которого цены на справки для водителей могли вырасти до 5–6 тыс. рублей. Новый порядок медосмотра должен был заработать уже 22 ноября, но в ситуацию вмешался президент **Владимир Путин**, который заявил, что такие изменения нужно вводить поэтапно и с умом. В Минздраве пообещали проанализировать методы освидетельствования и выбрать оптимальные по цене и эффективности.

«Это чушь какая-то»

Минздрав России отложил до июля вступление в силу приказа о новом порядке медосмотра водителей. Изначально предполагалось, что уже с 22 ноября желающие получить или поменять права должны будут сдавать анализы крови и мочи — на наличие наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов. Ранее на подобные тесты отправляли лишь тех автомобилистов, которых врачи наркодиспансера заподозрили в злоупотреблении алкоголем или наркотиками.

Нововведение существенно повышало расходы на получение справки — в отдельных регионах до 6 тыс. рублей. Поэтому за несколько дней до вступления в силу приказа в медучреждениях начались столпотворения — люди спешили пройти осмотр по старым ценам. В Казани это спровоцировало трагедию: в наркодиспансере на улице Тунакова в очереди за справкой для ГИБДД скончался 73-летний пенсионер. Ситуация привлекла внимание президента Владимира **Путина** — в четверг он жестко раскритиковал инициативу Минздрава.

— Я сам узнал об этом из средств массовой информации, это чушь какая-то, — заявил глава государства. — У нас минимальный размер оплаты труда — МРОТ — 11 280 рублей, такую зарплату получают 3,2 млн человек. Да еще и работодатели частенько, к сожалению, нарушают закон и меньше платят... 5 тыс. если нужно отдать за эту справку — ползарплаты надо человеку отдать? И все инстанции пройти, все согласовать. Минтруд хотя бы должен был посмотреть, что это такое.

По словам президента, дополнительные обследования, в том числе связанные с употреблением наркотических средств, необходимы, так как речь идет о безопасности миллионов людей на дорогах.

— Ну так надо вводить это как-то с умом, поэтапно хотя бы, — подчеркнул **Владимир Путин**.

В тот же день замглавы Минздрава Олег Салагай заявил о том, что решено отложить вступление приказа в силу.

— Будет проведен дополнительный анализ методов, используемых для освидетельствования, в целях обеспечения их эффективности при адекватном ценообразовании в регионах, — сказано в Telegram-канале **замминистра**.

То, как реализуются законы и другие нормативные акты, зачастую дискредитирует их, даже если изначально они были созданы во благо, отметил член комитета Госдумы по охране здоровья Борис Менделевич.

— Идея ввести анализы для водителей была здравой и актуальной, но решение приостановить реализацию принято вовремя. Необходимо предпринять шаги, разработать дорожную карту внедрения этих новаций, — сказал он «Известиям».

С депутатом согласен и председатель Общественного совета при МВД России Анатолий Кучерена.

— Давайте будем вводить такие изменения постепенно, то есть не за два-три месяца принимать решение (проект приказа был впервые опубликован в июле. — «Известия»), а заранее сообщать людям, что, например, в течение 2020 года появятся такие новшества, — отметил он в беседе с «Известиями».

Нужно также определиться, кто должен платить за анализы, подчеркнул Борис Менделевич.

— Вполне возможно, мы можем ввести меры соцподдержки для людей, не способных осилить такие суммы, или выделить какие-то субсидии на первое время, чтобы сделать переход плавным, — предположил парламентарий.

По мнению Анатолия Кучерены, если учитывать размер средней заработной платы по стране, то приемлемая стоимость тестов на алкоголь и наркотики для российских водителей не должна превышать 1 тыс. рублей.

— Цены обязательных процедур должны быть минимальными, — отметил в разговоре с «Известиями» председатель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов. — Если бы исследование стоило 500–600 рублей, думаю, никакого особенного негатива это нововведение не встретило.

Сузить круг

Профессиональное сообщество тем временем ставит под сомнение необходимость тестирования всех водителей без исключения. Среди анализов, перечисленных в приказе Минздрава, — тест для определения карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT). Это маркер, показывающий регулярную алкогольную нагрузку.

Тестирование не имеет более дешевых аналогов, сказала «Известиям» директор института экономики здравоохранения ВШЭ Лариса Попович.

— Исследование требует очень специфических химических соединений, позволяющих определить в крови следы алкоголя или наркотических веществ, которые на клеточном уровне изменяют некоторые химические процессы. Это уникальная методика, и конечно, она стоит достаточно дорого. Именно поэтому в массовое тестирование ее изначально нельзя было пускать, — уверена она.

Такое сложное исследование должно проводиться, по крайней мере, в группе риска — нет смысла отправлять на него всех автомобилистов, считает она.

— Можно сначала провести опрос, есть совершенно простые методики определения адекватности и неадекватности, и уже тех, кто не прошел проверку, отправлять на этот дополнительный тест, — пояснила эксперт.

Себестоимость такого анализа составляет порядка 1,6 тыс. рублей, рассказал «Известиям» президент Независимой наркологической гильдии врач-нарколог Руслан Исаев. Но в конечном итоге только за него придется отдать 2–3 тыс. рублей, добавил он.

При этом 100-процентного результата анализ не дает.

— Необходимо комплексное обследование, в том числе и психологическое. К тому же сейчас существует множество наркотических веществ, которые не выявляются типичными тестами, — объяснил Руслан Исаев.

По его словам, такие анализы делают и в других странах, но их применение носит точечный характер. Например, в Италии тесты обязательны только для профессиональных водителей или для тех, кто был временно лишен прав за вождение в нетрезвом виде.

Водителей также беспокоит безопасность данных, так как результаты анализов будут заноситься в общую базу. Эта информация будет доступна только МВД, поэтому риски утечек минимальны, уверен депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. При этом создание такой информационной системы позволит не пустить на дороги неблагонадежных автомобилистов, уверен он. Однако у россиян должна быть возможность обжаловать решение медицинской комиссии, пройти независимую проверку, подчеркнул парламентарий в разговоре с «Известиями».

<https://iz.ru/946047/iaroslava-kostenko-elena-sidorenko-vitalii-volovtov/otpravili-na-analiz-otmeniat-li-novuiu-sistemu-medosmotra-voditelei>

На ту же тему:

<https://www.autonews.ru/news/5dd630e69a79475e94447dec?ruid=uUj1A127uYV561bAwTgAg=&from=center>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.11.21; ГЛАВА «ПОБЕДЫ» ЗАЯВИЛ О РИСКЕ АВАРИЙ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЙ ШАССИ В АЭРОПОРТАХ

Глава «Победы» Андрей Калмыков заявил о риске авиакатастроф из-за халатности сотрудников аэропортов, включая Внуково — базового для авиакомпании. Он сообщил более чем о 100 случаях повреждения шасси в аэропортах с начала 2019 года

Авиакомпания «Победа» обнаружила устойчивую динамику «недопустимых повреждений» шасси самолетов при посадке, в том числе в своем базовом аэропорту Внуково и в петербургском Пулково. Об этом говорится в письме гендиректора «Победы»

Андрея Калмыкова, которое он отправил министру транспорта **Евгению Дитриху** 6 ноября.

У РБК есть копия письма, его подлинность подтвердили в пресс-службе «Победы». В пресс-службе **Минтранса** подтвердили РБК получение письма.

Существующие подходы к осмотру и очистке взлетно-посадочных полос (ВПП) от посторонних предметов неэффективны, пишет Калмыков. Только за 2018 год авиационные колеса самолетов «Победы» были повреждены — порезаны или проколоты — 50 раз. За январь—октябрь 2019 года повреждения получили уже 104 лайнера, говорится в письме Калмыкова. По его данным, чаще всего инциденты происходили в августе 2018 года, а также в марте и октябре 2019 года. Помимо Внуково и Пулково повреждения самолеты получали в 2019 году при посадке в аэропортах Минеральных Вод, Владикавказа, Краснодара и Перми.

«Внеплановые осмотры ВПП, маршрутов руления и стоянок причин повреждения не выявили, соответственно, не выявленный при осмотрах опасный фактор будет ждать своего дальнейшего проявления, то есть сохранять реальную угрозу безопасности полетов», — предупреждает Калмыков **Дитриха**. В качестве «яркого примера» он приводит катастрофу с лайнером Concorde рейса Air France 4590, следовавшего из Парижа в Нью-Йорк в 2000 году, в которой погибли 113 человек. Причиной этой аварии стал наезд самолета во время разбега по взлетно-посадочной полосе на посторонний предмет, что привело к разрыву покрышки на одном из шасси и повреждению топливного бака.

В письме Калмыков указывает:

В ежесуточных информационных сводках Росавиации по безопасности полетов «на протяжении длительного времени» отмечается регулярное повреждение авиационных посторонними предметами, однако применяемые подходы к осмотру и очистке искусственных покрытий аэродромов, а также регулирование в данной области «остаётся неизменным, а значит, неэффективным», жалуется глава «Победы».

Выявление причин повреждения авиационных не регламентировано, поэтому в большинстве случаев осмотр должностными лицами аэродромов проводится в автомобиле на высокой скорости, что само по себе свидетельствует о «формальном подходе к визуальному осмотру», указывает он. «Подобные условия осмотра не обеспечивают четкого визуального восприятия состояния выступов между плитами, сколов кромок или выбоин плит», — поясняет он.

Калмыков попросил **Дитриха**, «учитывая важность вопроса и его влияние на обеспечение безопасности полетов», дать поручение об анализе приведенных случаев повреждений авиационных, разработать план мероприятий по снижению факторов риска на ВПП и включить в Федеральные авиационные правила требования по порядку осмотра элементов летного поля.

Аналогичные письма глава «Победы» направил руководителю Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктору **Басаргину** и главе Росавиации Александру **Нерадько** еще в апреле и июле 2019 года соответственно. Но эти обращения остались без ответа, утверждает источник, близкий к авиакомпании.

В мае 2019 года «Победа» жаловалась на аэропорт Пулково из-за четырех случаев проколов резиновой оболочки колес во время взлета и посадки. В авиакомпании отмечали, что повреждения приводят к задержкам рейсов, а замена одного колеса стоит около 100 тыс. руб. (всего у самолета Boeing 737-800, на которых летает «Победа», три пары колес). В ответ на запрос РБК в пресс-службе аэропорта сообщили, что при всех четырех обращениях «Победы» возможные нарушения не подтвердились.

Представитель «Базэл Аэро» Олега Дерипаски (оператор аэропорта Краснодара) сказал РБК, что периодически поступают запросы от служб аэропортов о повреждении авиационных самолетов. Однако после проверок информация об инцидентах в краснодарском аэропорту не подтверждалась, отметил он.

В пресс-службе Внуково заявили РБК, что с начала 2019 года в аэропорт обращались различные перевозчики 140 раз по поводу повреждения авиационных, из них 86 случаев приходилось на «Победу». «Количество событий напрямую зависит от интенсивности использования авиационной техники и количества выполняемых авиакомпанией рейсов, а также от технического состояния авиационных шин», — сказал представитель аэропорта.

Осмотр ВПП во Внуково в летнее время проводится через каждые 2,5–3 часа, зимой — не менее шести-восьми раз в сутки при выпадении осадков, отметили в пресс-службе. Круглосуточно проводится очистка летного поля от посторонних предметов. «Скорость движения автомобиля, на котором производится осмотр искусственных покрытий, определяется предоставленным интервалом времени для осмотра», — заключил представитель аэропорта.

РБК направил запросы в пресс-службы аэропортов Минеральных Вод, Владикавказа и Перми.

https://www.rbc.ru/business/21/11/2019/5dd56fa89a794720c844a601?from=from_main

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2019.11.21; ТЕХНИКА ПОПАЛА НЕ В ТЕ РУКИ; ПОЧЕМУ РАСТЕТ АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

В ходе реформы контрольно-надзорной деятельности уже отменены более 1,2 тысячи правил по безопасности на транспорте. В результате аварийность в 2019 году по сравнению с 2015-м, когда началась реформа, может вырасти на 20 процентов. Об этом сообщил руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин в ходе форума «Транспортная неделя».

За три квартала Ространснадзор зафиксировал 4,6 тысячи происшествий по контролируемым ведомством рискам, их число растет. Количество пострадавших в авариях выросло на 1%, погибших стало меньше на 15%. То есть катастрофы стали менее разрушительные (совершенствуется сама техника), но все же их слишком много.

Причина - в слабой ответственности бизнеса, считают в Ространснадзоре. За три года, с 2015 по 2018 год, число проверок транспортных предприятий снизилось в 2,4 раза. Но сами следить лучше за техническим состоянием транспортных средств и своими сотрудниками компании не стали. Количество выявленных нарушений растет, как и суммы наложенных штрафов, отметил Басаргин. У представителей отрасли своя версия: отсутствует единый понятный свод требований. Правил слишком много, некоторые из них противоречат друг другу, а контролирующие структуры порой друг друга дублируют.

Отсесть лишнее как раз должна «регуляторная гильотина». По некоторым правилам сомнений нет. Например, очевидно, что советская норма 1947 года о необходимости изображения герба СССР на железнодорожных вагонах устарела.

<https://rg.ru/2019/11/21/pochemu-rastet-avarijnost-na-transporte.html>

RNS; 2019.11.21; РОСАВИАЦИЯ ВПЕРВЫЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ИНЦИДЕНТ С КОТОМ НА РЕЙСЕ «АЭРОФЛОТА»

В Росавиации считают «раздутым» инцидент с подменой кота на рейсе «Аэрофлота». Об этом RNS заявил глава ведомства Александр Нерадько в кулуарах форума «Транспорт России».

«Я вообще считаю, что это раздутый инцидент. И выведенного яйца не стоит», — ответил Нерадько на вопрос RNS, рассматривает ли Росавиация возможность изменения правил перевозки животных в самолетах после случая с толстым котом на рейсе «Аэрофлота».

Нерадько также добавил, что вопросом изменения авиационных правил занимается Минтранс.

Замминистра транспорта Александр Юрчик ранее сообщал журналистам, что Минтранс в ближайшее время подготовит свои предложения о порядке перевозки животных в салоне самолета после инцидента с подменой кота на рейсе «Аэрофлота» и изучит необходимость изменений соответствующих правил, передавал ТАСС.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-vpervie-prokommentirovala-intsident-s-kotom-na-reise-aeroflota--2019-11-21/>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.11.22; АЭРОПОРТАМ НЕ ПРИЛЕТЕЛО 175 МЛРД РУБЛЕЙ; В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН НЕ ПОПАЛО РАСШИРЕНИЕ 27 РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Как выяснил “Ъ”, 27 проектов реконструкции региональных аэропортов, оставшиеся в «листе ожидания» комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, оцениваются в 174,7 млрд руб. Крупнейшие — расширение аэропортов Новосибирска, Красноярска, Тюмени, Сыктывкара, однако на данный момент денег на них в бюджете нет. Эксперты считают подобный подход логичным: пассажиропоток большинства региональных аэропортов растет медленно, и их расширение не является первоочередной задачей.

Общий объем инвестиций в 27 мероприятий по развитию региональных аэропортов, попавших в «лист ожидания» комплексного плана развития магистральной инфраструктуры (КПМИ), оценивается в 174,7 млрд руб., следует из материалов заседания правительственной комиссии по транспорту, прошедшей 20 ноября. Из этой суммы 88 млрд руб. приходится на бюджет, остальную часть должны составить вложения частных инвесторов.

По итогам правкомиссии в КПМИ вошли строительство зерновых терминалов в Тамани и Азове и расширение угольного терминала в порту Ванино. По словам собеседников “Ъ” в правительстве, проекты включены, так как внебюджетная часть их финансирования подтверждена инвесторами. Ни один новый региональный аэропорт не пополнил **комплексный план**, так как на них не удалось найти финансирования. Эти проекты могут попасть в КПМИ в том случае, если какие-то из уже включенных в план проектов будут опаздывать либо будут исключены, говорит собеседник “Ъ”. Сейчас в КПМИ помимо прочего включены проекты расширения инфраструктуры 70 аэропортов. Всего же в России, согласно государственному реестру, 238 гражданских аэродромов.

В Минфине переадресовали вопросы “Ъ” **Минтрансу**. В **Минтрансе** сообщили, что новые проекты могут попасть в КПМИ в случае выделения дополнительных средств из бюджета.

Из тех 27 аэропортовых проектов, которые остались в «листе ожидания», 15 имеют высокий индекс социально-экономических эффектов, по оценке аналитического центра при правительстве. Самый крупный проект — расширение пропускной способности аэропорта Толмачево в Новосибирске за 41,1 млрд руб. В том числе 16,6 млрд руб. предполагается потратить из бюджета на строительство новой ВПП, а на частные средства должен быть реконструирован аэровокзал. Это позволит увеличить пассажиропоток в 2,4 раза, до 14,3 млн пассажиров в год, и создать 28 новых межрегиональных маршрутов. Среди других проектов — расширение инфраструктуры аэропортов Красноярска (10,2 млрд руб.), Тюмени (10,4 млрд руб.), Геленджика (8 млрд руб.), Улан-Удэ (1,9 млрд руб.), Хабаровска (6,1 млрд руб.), Брянска (2,8 млрд руб.), Краснодара (18 млрд руб.), Анапы (1,5 млрд руб.), Кемерово (6,7 млрд руб.), Уфы (1,5 млрд руб.), Мурманска (3,7 млрд руб.), Сыктывкара (14,7 млрд руб.), Перми (4,9 млрд руб.) и Астрахани (5,7 млрд руб.). Еще 12 аэропортов не имеют высокого потенциала, но также внесены в план. Это аэропорты Омска, Иркутска, Беслана, Барнаула, Курска, Чебоксар, Воркуты, Тамбова, Магаса, Усть-Кута, Чары и Элисты.

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» отмечает, что большинство региональных аэропортов недозагружены, так как большая часть пассажиров летит через Москву. По ее оценке, в ближайшие годы российские авиакомпании будут увеличивать пассажиропоток на 6–8% в год. «При таких темпах роста расширение аэропортовой инфраструктуры не является первоочередной задачей», — считает эксперт. Существенное ускорение роста пассажиропотока возможно при снижении цены билетов, чего в ближайшие годы не ожидается, говорит госпожа Сахнова. К тому же модернизация аэровокзальной инфраструктуры приведет к росту ставок аэропортовых тарифов, что тоже не поспособствует падению цен на билеты.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что попавшие в лист ожидания проекты могут попасть в КПМИ в случае, если доходы бюджета резко

вырастут. По его словам, ряд проектов имеют серьезный инвестиционный потенциал. Так, аэропорт Новосибирска становится крупным пересадочным узлом, но и этого бывает недостаточно для выделения федеральных субсидий, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4165645?query=МИНТРАНС>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПРАВКОМИССИЯ ВКЛЮЧИЛА ЛЕНСКИЙ МОСТ В ЛИСТ ОЖИДАНИЯ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Правительственная комиссия по транспорту включила Ленский мост и еще пять мостовых переходов в Якутии в лист ожидания комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ), сообщила пресс-служба главы и правительства Якутии.

На заседании комиссии, которое прошло под председательством вице-преьера Максима Акимова, рассматривались проекты, не обеспеченные финансированием, но рекомендованные и ожидающие включения в федеральные паспорта КПМИ в случае определения дополнительных источников.

«Принято решение включить строительство мостового перехода через реку Лену в районе Якутска, а также возведение еще пяти мостов в Якутии в лист ожидания комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года - с возможностью реализации при выделении дополнительного финансирования», - приводятся в сообщении слова зампреда правительства Якутии Кирилла Бычкова. По информации Бычкова, помимо Ленского моста, речь идет о четырех мостовых переходах через реку Вилюй, а также через реку Алдан на 389-м километре автодороги «Колыма» Якутск-Магадан.

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

Предполагается, что мост через Лену в Якутии свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт.

Предполагается, что мост вантовой конструкции будет иметь две полосы движения. Прогнозная интенсивность движения в первые годы эксплуатации составит свыше 1,5 млн автомобилей, в том числе каждый пятый автомобиль - грузовой. По данным «Коммерсанта», стоимость строительства оценивается в 63,7 млрд рублей, в том числе 9,5 млрд рублей - расходы инвестора, 54,2 млрд рублей - капитальный грант бюджета. С НДС расходы оцениваются в 82,9 млрд рублей, расходы по уплате налога лягут на инвестора, совокупные инвестиции которого, таким образом, составят 28,6 млрд рублей. О готовности участвовать в проекте ранее заявлял консорциум, созданный группой «ВИС» и China Railway Construction Corporation.

В случае выделения гранта из бюджета, строительство моста предполагается завершить в 2025 году.

ТАСС; 2019.11.21; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОЛОВНЫХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ МОСКВА - КАЗАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ

Проектирование первых двух участков трассы Москва - Казань - дорога от Москвы до Владимира и южный обход Казани - планируется завершить в III-IV кварталах 2021 года. Об этом говорится в пояснительной записке к постановлению правительства, опубликованному на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«По первоочередным участкам ввода в 2024 г. («Москва - Владимир» и «Канаш - Казань») завершение проектных работ запланировано в III-IV кварталах 2021 г. В отношении участков «Владимир - Арзамас» и «Арзамас - Канаш» завершение проектных работ планируется во II-III кварталах 2022 г.», - говорится в документе.

В проекте отмечается, что госкомпания «Автодор» (управляет платными трассами) уже приступила к подготовке документации по планировке территории для начала разработки проектно-сметной документации во II квартале 2020 года.

Строительство платной трассы Москва - Казань пройдет в четыре этапа и начнется с двух головных участков - маршрута из Москвы до Владимира, к строительству которого приступят в 2020 году, а также южного обхода Казани. Завершить работы планируется к 2024 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7173391>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; АЭРОПОРТ СТАВРОПОЛЯ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ДО 2023Г СВЫШЕ 1,7 МЛРД РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

Финансирование реконструкции международного аэропорта «Ставрополь» (входит в холдинг «Новаяпорт») из федерального бюджета в ближайшие три года превысит 1,7 млрд рублей, сообщил губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров журналистам в четверг.

«Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры предусмотрена реконструкция аэропортового комплекса в Ставрополе. Запланирована реконструкция взлетно-посадочной полосы, перрона и рулежных дорожек. Общий объем финансирования из федерального бюджета в 2020-2022 годах составит более 1,7 млрд рублей», - сказал Владимиров на пресс-конференции в Москве.

Он уточнил, что это позволит увеличить пропускную способность аэропорта краевого центра, даст рост пассажиропотока, расширит географию полетов, а также позволит привлечь новых перевозчиков, снизить стоимость авиабилетов. Реконструкция запланирована на 2020-2022 годы.

ТАСС; 2019.11.21; ГИБДД ПРЕДЛОЖИЛА ПЕРЕПРОВЕРИТЬ РАЗРЕШЕННЫЕ ДЛЯ ОБГОНА УЧАСТКИ

Госавтоинспекция предлагает дополнительно обследовать все участки дорог, где разрешен обгон, для снижения количества ДТП. Об этом сообщил замглавы ГИБДД России Олег Понарьин.

«Основная проблема - выезд на встречку в разрешенных местах. Почему же у нас места, где обгоны разрешены, являются самыми опасными? Обгон - маневр сложный. И водители попадают в ловушку. Всем нам надо обследовать места разрешенного обгона, проанализировать, насколько скорость плюс двадцать [километров при обгоне к разрешенной скорости] дает обогнать транспортное средство», - сказал он на конгрессе, посвященном организации дорожного движения.

В свою очередь глава ГИБДД Михаил Черников отметил, что по статистике, столкновения становятся причиной смертности на дорогах в большинстве случаев. «Стоит задача разделить транспортные потоки», - сказал он.

Сохранение динамики снижения смертности в дорожно-транспортных происшествиях в России в 2020 году будет трудно сохранить «без кардинальных, нетрадиционных решений», заявил Понарьин. Он также отметил, что за последние несколько лет в РФ наблюдается устойчивое сокращение количества аварий, погибших и раненых в ДТП.

«И в этом году динамика сокращения сохраняется: по количеству ДТП - на 3,5% по отношению к аналогичному периоду 2018 года, по раненым - на 2,9%, по погибшим - на 9,4%», - подчеркнул Понарьин.

<https://tass.ru/obschestvo/7171227>

ТАСС; 2019.11.21; ДОРОЖНЫЙ ФОНД СТАВРОПОЛЬЯ УВЕЛИЧИТСЯ ДО 17 МЛРД РУБЛЕЙ

Дорожный фонд Ставропольского края, который по итогам 2019 года ожидается на уровне 12,5 млрд рублей, в 2024 году вырастет до 17 млрд рублей, сообщил в четверг губернатор региона Владимир Владимиров.

«Президентом РФ принято решение об увеличении объемов дорожных фондов за счет увеличения нормативов отчисления с акцизов на горюче-смазочные материалы на регионы до 100%. В 2024 году мы дополнительно в свой дорожный фонд получим еще как минимум 6 млрд рублей», - сказал он. «В 2013 году наш дорожный фонд составлял 4,7

млрд рублей. В 2019 году мы закончим на цифре около 12,5 млрд рублей. <...> В 2024 году мы должны подойти вплотную... к 16,5-17 млрд рублей», - отметил губернатора.

Владимиров рассказал, что в текущем году в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» регион получил 860 млн рублей. «В будущем году мы получим 1 млрд 14 млн - это мы полностью направляем на развитие двух агломераций: Пятигорской и Ставропольской», - добавил губернатор.

По его словам, в 2019 году в Ставрополье будет обновлено 111 км дорог. К 2024 году предполагается увеличить долю автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 77,6%.

Согласно планам **нацпроекта** «Безопасные и качественные автодороги», передача субъектам РФ 100% доходов от акцизов на ГСМ планируется в 2024 году. Согласно паспорту **нацпроекта**, в 2019 году регионы будут получать до 58,1% от норматива, в 2020 году - до 66,6%, в 2021 году - до 74,9%, в 2022 году - до 83,3%, в 2023 году - до 91,6%. По оценке кабинета министров, в результате в 2024 году бюджеты субъектов РФ получат дополнительно 355,2 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/doroznyj-fond-stavropola-uvelicitsa-do-17-mlrd-rublej>

ТАСС; ИЛЬФАТ КИНЗЯБАЕВ; 2019.11.21; ПРОДЛЕВАЯ ЖИЗНЬ АСФАЛЬТУ: ЗА СЧЕТ ЧЕГО В УФЕ УВЕЛИЧИВАЮТ СРОК СЛУЖБЫ ДОРОГ

Ямы и трещины на новом асфальте? Скорее всего, у дороги проблемы с основанием, а значит нужен дорогой и долгий капитальный ремонт. Избежать его в состоянии помочь технология ресайклинга, или повторного применения потрескавшегося верхнего слоя. Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является информационное агентство ТАСС, узнал, как эта технология помогает дорожным службам Уфы экономить и время, и деньги, что особенно актуально в свете реализации национального проекта «Безопасные и качественные автодороги», в рамках которого в России строят новые дороги и приводят в порядок старые.

Перспектива применения

Сеть автодорог Башкирии достигает почти 48 тыс. км и занимает второе место в России и первое место в Приволжском федеральном округе по протяженности. В этом году в республике планируется отремонтировать свыше 1 тыс. км дорог, на эти цели выделена рекордная сумма — 24,4 млрд рублей. Так что для транспортной отрасли региона сейчас важно осваивать новые эффективные технологии, рассказывает председатель Госкомтранса республики Тимур Мухаметьянов.

«С 2017 года при Госкомитете по транспорту сформирован научно-технический совет, который ведет апробацию новых технологий. Перед советом стоят две задачи — это снижение стоимости материалов и технологий при ремонте и реконструкции дорог и увеличение межремонтных сроков дорожного полотна с доведением их до периодов 12-24 лет, при понимании, что сегодня межремонтный срок составляет около пяти лет», — поясняет Мухаметьянов.

Суть проблемы

Асфальт, по которому мы ездим каждый день, — лишь тонкая верхняя часть огромного «бутерброда» автомобильной дороги. Слои обычной в среднем дороги могут уходить «под землю» на целый метр, тогда как слой асфальта сверху будет составлять лишь 3-6 см. Но именно по их состоянию большинство жителей и судят о качестве дорог и улиц. Тем более обидно, когда, казалось бы, новый, свежеложенный асфальт быстро приходит в негодность, покрываясь ямами и трещинами уже в первый год. И виной тому могут оказаться не дорожные строители, уложившие покрытие в снег и дождь, которых обычно первыми вспоминает угодивший в яму автолюбитель, а враг невидимый, спрятавшийся глубоко под асфальтом.

Со временем слои дороги, которые состоят из грунта, щебня и песка, начинают смешиваться, теряется прочность, появляются пустоты и провалы, рассказывает замруководителя управления дорожного хозяйства Башкирии Азамат Таепов. «Если основание плохое — какой асфальт туда ни положи, не играет роли его толщина, все

равно продавится, потому что покрытие примет форму основания. А если основание хорошее, ровное, без пустот, асфальт будет держаться дольше», — объясняет он.

Без капитального ремонта и отходов

Разрушающееся основание дороги нужно укреплять, или, как говорят дорожники, стабилизировать. Традиционно для этого требовался капитальный ремонт дороги, то есть ее раскопка на всю глубину и повторная укладка всего «пирога» — песка, щебня, асфальта. Но технология с повторным применением верхнего дорожного покрытия позволяет обойтись меньшими затратами при хороших результатах. В международной практике ее называют ресайклинг, что дословно переводится как «переработка отходов».

«Основание начинает разрушаться, когда его скелет теряет несущую способность, расплывается, так сказать. Тут нужна стабилизация, при ресайклинге в него добавляются камни и цемент для получения однородности», — поясняет главный инженер дорожно-ремонтного управления Уфы Айнур Кашапов. Для этого слой асфальта на необходимую глубину срезает специальная машина с фрезой — ресайклер, далее она перемешивает его с щебнем и укладывает обратно. Сверху покрытие посыпается цементом и трамбуется виброкатком. Как отмечает Кашапов, в итоге получается монолитное основание из бетона 25 см высотой. «Это дает хороший оптимизм по эксплуатации и сокращение сроков ремонта», — говорит он.

Экономя время и деньги

Таким образом, отслуживший свое асфальт применяется повторно для придания прочности дорожному основанию, а не в качестве финишного покрытия. По данным ассоциации «Росасфальт», технология холодного ресайклинга позволяет экономить в среднем около 2 млн рублей на километр дороги. По сравнению с традиционными методами ремонта, получающееся покрытие обеспечивает 85% прочности при 55% стоимости. При этом у дороги фактически появляется новый промежуточный слой, который не дает отраженным трещинам выходить на верхний слой покрытия.

«Ресайклинг исключает затраты на сырье, мы берем старое покрытие, которое используется повторно. Соответственно, не надо тратить время и деньги на производство и доставку нового сырья. А если делать капитальный ремонт дороги, то срезанный асфальт считается отходом и не используется повторно, его еще нужно утилизировать», — поясняет Таепов. В этом и заключается экономия. Кроме того, по словам Таепова, ресайклинг помогает сэкономить и на необходимой для капитального ремонта или реконструкции процедуре проектирования — обычно она довольно длительная.

Сокращается и непосредственное время ремонта. «Если брать, что по технологии ресайклинга на 10 тыс. кв. м дороги уходит один день и еще одна неделя на подготовку к работам, получается восемь дней для полной подготовки для укладки асфальтобетонной смеси. А при реконструкции той же площади дорог понадобилось бы две-три недели минимум, сроки соответственно вырастают, если площадь будет больше», — рассказывает Кашапов.

Надежность и время

Ресайклинг — новый опыт для дорожников Башкирии, но в других регионах технология зарекомендовала себя положительно, отмечает Таепов. «Он применяется в регионах со сложными климатическими условиями, такими как Ленинградская область, Карелия. Вы понимаете, какие там грунты, какая температура, соответственно ресайклинг зарекомендовал себя с хорошей стороны», — поясняет он. На восстановленное основание дается гарантия на 15 лет, дорожное полотно, по нормативам, должно служить пять лет.

В 2019 году впервые по технологии ресайклинга отремонтируют чуть более 14 км дорог в Уфе, работы ведутся на улицах Сипайловская и Бирский тракт, которые достаточно загружены автомобильным трафиком. Объемы ремонта дорог на следующий год еще не определены, но, учитывая возможности ресайклинга, технология будет применяться на сложных участках, добавляет Таепов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/prodlevaa-zizn-asfaltu-za-schet-cego-v-ufe-velicivaut-srok-sluzby-dorog>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2019.11.21; НАУКА ВЫСОКИХ СКОРОСТЕЙ; КАК СНИЖАЕТСЯ АВАРИЙНОСТЬ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ

Повышение безопасности дорожного движения на скоростных магистралях является безусловным приоритетом Государственной компании «Автодор». Эта задача решается в русле государственной политики, обозначенной в Стратегии безопасности дорожного движения России до 2024 года, а также в Указе Президента РФ № 204 «О национальных целях и стратегических задачах», где поставлена цель – в три с половиной раза снизить смертность на дорогах. В Госкомпании «Автодор» реализуется программа, в рамках которой ведется целенаправленная работа по устранению причин ДТП.

Статистика говорит сама за себя

Основные причины, по которым пользователи выбирают современные платные дороги, – это скорость передвижения по ним, комфорт и безопасность. Тенденция снижения аварийности на скоростных трассах прослеживается с 2013 года. В настоящее время в доверительном управлении Автодора находятся 3,4 тыс. км автомобильных дорог. Важно подчеркнуть, что при увеличении их протяженности почти на 25% и интенсивности движения на 40% с указанного периода общее число ДТП сократилось на четверть, а погибших – на треть. Положительная динамика сохраняется и в текущем году: за восемь месяцев аварийность снизилась на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, число погибших – на 25%.

Эксперты заметили закономерность: при повышении максимальной разрешенной скорости число ДТП не возрастает, как можно было бы предположить, а наоборот, снижается. В настоящее время на платных участках Государственной компании устанавливается максимально допустимая скорость для движения вне населенных пунктов – 90 или 110 км в час (а на ряде участков М–4 «Дон» и М–11 Москва – Санкт–Петербург общей протяженностью около 100 км – до 130 км в час для легковых автомобилей, мотоциклов и грузовиков до 3,5 т). При этом за год количество аварий на таких скоростных участках снизилось на 15%, число погибших и раненых – на 37%. Но есть важное условие: все параметры дороги высшей технической категории должны выдерживаться: минимум две полосы в каждую сторону, барьерное ограждение, разделяющее встречные потоки, отсутствие пересечений в одном уровне, хорошая освещенность. В планах Автодора – ввести скоростной лимит до 130 км в час (это также касается лишь легковых автомобилей, мотоциклов и грузовых авто до 3,5 т) еще на 382 км трасс. ГИБДД уже выступила с поддержкой этой идеи.

Как показывает анализ причин аварий, наиболее частыми нарушениями являются несоблюдение скоростного режима, безопасной дистанции, правил перестроения, а также остановка на автомагистралях в неположенных местах. Все случаи ДТП (особенно с пострадавшими) становятся предметом тщательного разбора специалистов

Госкомпании и Госавтоинспекции. Итогом может стать выявление мест концентрации ДТП. В нормативных документах этот термин означает, что на отрезке в один километр (а в населенных пунктах – это 200 метров) за год произошли три и более дорожно–транспортных происшествий одного вида или пять происшествий всех видов. Следующим этапом становится разработка мероприятий, реализация которых позволит «потушить» этот очаг аварийности: применение средств организации дорожного движения (установка дополнительных знаков, светофоров, нанесение разметки), установка комплексов фотовидеофиксации и т. д.

Основные причины ДТП

Самым распространенным видом нарушений, приводящих к авариям, является столкновение транспортных средств в попутном направлении (при перестроении, перед поворотом, при объезде препятствия, при других маневрах). На подобные случаи приходится 40% от общего числа аварий. Здесь основную роль играет человеческий фактор: спешка, невнимательность, усталость, элементарное отсутствие культуры вождения – вот основные источники возникновения подобных инцидентов. Изменить эту статистику в лучшую сторону помогают управляемые дорожные знаки и информационные табло, на которые выводится необходимая информация о погоде, заторах, плохих дорожных условиях и т. д.

Вторая распространенная причина возникновения ДТП – наезд на средства организации дорожного движения. Примерно треть всех ДТП на магистралях происходит оттого, что водители не реагируют на меняющиеся условия движения, к примеру, не обращают внимания на дорожные работы. В текущем году Государственной компании удалось в разы снизить тяжесть последствий ДТП, которые происходят в местах производства работ: количество раненых снизилось, а смертельный травматизм приблизился к нулевым показателям. Это стало возможным благодаря повышенным мерам безопасности, которые применяются на всех автомобилях прикрытия и дорожной технике. В дополнение к проблесковым маячкам оранжевого цвета сейчас устанавливаются светодиодные знаки, стробоскопы, огни которых видно за 2 км, а также имитаторы радаров. Последнее – мера чисто психологическая, но очень действенная: водитель может заблаговременно снизить скорость, перестроиться в другой ряд или выполнить иной маневр для безопасного проезда рядом с работающей дорожной техникой.

Берегись автомобиля!

Пожалуй, наиболее серьезные аварии, связанные с человеческими жертвами, вызваны наездом на стоящее транспортное средство – на них приходится 13% всех ДТП. Дело в том, что остановка автомобиля на обочине автомагистрали вне специальных площадок для отдыха категорически запрещена Правилами дорожного движения. К сожалению, чаще всего причиной остановки становится не поломка транспортного средства, а банальное пренебрежение установленными требованиями. И даже штраф в размере 1 тыс. руб. не является для водителя аргументом. Видимо, изменить ситуацию помогло бы повышение размера штрафа до 3 тыс. руб., такая мера финансового воздействия окажется более ощутимой.

Повысить дисциплину водителей помогают системы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Всего на автомобильных дорогах Государственной компании их порядка 250. Часть автомобилей компаний–операторов оборудована «Парконами» – специальными камерами, фиксирующими нарушение правил остановки. Такие автомобили патрулируют участки, где чаще всего водители паркуются в неположенном месте. Основная цель – предупредить возникновение ДТП. Поэтому водителя по громкоговорителю просят продолжить движение и остановиться в разрешенном месте. В противном случае ему грозит штраф. Когда Госкомпания впервые ввела такую практику на участке М–4 «Дон» в Липецкой области, автомобили перестали останавливаться, и количество наездов на стоящие транспортные средства снизилось до нуля.

7% всех ДТП на трассах Госкомпания – наезд на пешеходов. Согласно ПДД нахождение людей на скоростных магистралях запрещено. Однако 900 км дорог в оперативном управлении Госкомпании приходится на реконструируемые и альтернативные объезды платных участков, они не являются автомагистралями. Автодор системно подходит к повышению безопасности на таких участках: производится установка средств организации дорожного движения – тросового и металлического барьерного ограждения, светофорных объектов, левоповоротных карманов, шумовых полос, строительство надземных пешеходных переходов. Так, в 2019 году Автодор приступил к возведению двух надземных пешеходных переходов на федеральной автодороге М–3 «Украина» – на подъездах к городу Обнинску в Калужской области. Другим важным фактором безопасности является освещенность. На сегодня освещены 2 тыс. км трасс, находящихся в управлении Государственной компании. Работы по установке новых опор освещения проводились в текущем году еще на 218 км дорог.

Автоматика не исключает аваркомов

Обеспечить безопасный проезд по сети скоростных дорог помогают элементы интеллектуальной транспортной системы, такие как автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД); мониторинг параметров транспортных потоков, метеорологической обстановки, работы дорожной техники на основе ГЛОНАСС; фотовидеофиксация нарушений ПДД, видеонаблюдение. Последняя подсистема предназначена для отслеживания происходящего на дороге в онлайн–режиме. Вся эта информация стекается в центральный пункт управления, где за происходящим на дорогах постоянно наблюдают диспетчеры. Это важный элемент контроля нештатных ситуаций на

скоростной магистрали, выявления предпосылок к ДТП, съезда автомобилей на технологические площадки или остановки транспортных средств вне специальных участков.

При возникновении подобной ситуации диспетчер дает сигнал службе аварийных комиссаров. Экипаж обязан подъехать на место в течение 10–15 минут, чтобы разобраться в ситуации и оказать помощь, если она потребуется. В случае необходимости аварком поможет заправить машину, заменить колесо или устранить иную небольшую неисправность. Если же ДТП все же произошло, задача комиссаров – оградить место аварии, сообщить о происшедшем в экстренные службы, а также операторам центра управления движением. В настоящее время на сети платных дорог в круглосуточном режиме работают 63 экипажа аварийных комиссаров. В среднем они совершают более 60 тыс. выездов год. Трудно подсчитать, сколько потенциальных аварий удалось предотвратить с их помощью, но в любом случае эта служба способствует снижению числа жертв на дорогах. Опыт Государственной компании в этом вопросе очень ценен: недавно Председатель Правительства РФ **Дмитрий Медведев** поручил изучить вопрос создания служб аваркомов и на остальных федеральных дорогах.

Вливайся в поток без штрафов

Для управления скоростными магистралями есть еще один специфический элемент ИТС – подсистема по взиманию платы за проезд. Если на строящейся ЦКАД предусмотрен free flow («свободный поток»), то на существующих дорогах это более привычные пункты взимания платы. Одной из причин возникновения заторов и ДТП на ПВП становилось нарушение порядка оплаты проезда. Дошло до того, что до 9% автомобилистов предпочитали не оплачивать проезд по скоростным автодорогам, просто проезжая ПВП и не обращая внимания на шлагбаум (он был гибким, имел поворотный механизм и не повреждал автомобиль). Автодор ужесточил контроль за соблюдением правил оплаты проезда, установив на ПВП комплексы фото– и видеофиксации нарушений правил проезда на запрещающий сигнал светофора и заменив «мягкие» шлагбаумы на металлические. Все это позволило в короткие сроки снизить долю неплательщиков до 0,4%.

На сегодняшний день металлические стрелы установлены на всех полосах автомобильной дороги М–4 «Дон» (321 полоса), на 73 полосах автомобильной дороги М–11 Москва – Санкт–Петербург, на 34 полосах автодороги М–3 «Украина». Также установлены комплексы «Фотофиниш» в Московской, Тульской, Липецкой и Воронежской областях. Сейчас нарушителей штрафуют в соответствии со статьей 12.12 КоАП РФ «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика» на 1 тыс. руб. (за повторное такое нарушение в течение года – 5 тыс. руб.). Всего за несколько месяцев функционирования системы Госавтоинспекция выписала 43 тыс. штрафов на сумму 67,1 млн руб. Все средства пошли в региональные бюджеты. Фиксация нарушений возымела эффект: если в феврале текущего года количество штрафов доходило до тысячи в сутки, то в августе их было в среднем около 45.

Решением этой проблемы станет технология free flow, она исключает привычные ПВП и шлагбаумы, делая дорогу безбарьерной, что ускоряет поток и при этом снижает предпосылки к возникновению ДТП. Однако для ее широкого и полноценного применения необходимо внести поправки в существующее законодательство. В частности, ввести новый состав административного правонарушения в КоАП, заключающийся в нарушении правил оплаты проезда по платным автомобильным дорогам с санкцией в виде административного штрафа. Автодор совместно с **Минтрансом** России разработал соответствующий пакет поправок. Это видится действенной мерой: многолетние усилия регулятора привели к тому, что скоростные магистрали сегодня в России соответствуют самым высоким международным требованиям. Осталось лишь научить все категории водителей цивилизованно ими пользоваться. Это не только будет способствовать повышению безопасности дорожного движения, но и сделает проезд комфортнее для пользователей, увеличит пропускную способность скоростных магистралей.

<http://transportrussia.ru/item/5291-nauka-vysokikh-skorostej.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; ВИВАТ, ТАЛАНТЫ!

В рамках Транспортной недели прошли заключительный концерт «ТранспАрт – 2019» и XI спартакиада студентов транспортных вузов

В этом году молодежный фестиваль в 11-й раз собрал вместе представителей 16 транспортных вузов страны. Темой его стало путешествие в историю отрасли.

Будущие транспортники соревновались в 8 номинациях. Как отметили члены жюри, уровень творческого мастерства участников растет с каждым годом.

Конкурсная программа фестиваля в 2019 году по традиции состояла из очного и заочного туров. Победители в номинациях «Изобразительное искусство», «Фотоискусство», «Графический дизайн», «Студенческая журналистика», «Лучшая видеовизитка», «Литературное мастерство» и «Специальный репортаж» (последняя стала новшеством этого года) были определены еще до финального концерта. Среди них – Ирина Печерских – студентка СПбГУГА, Ольга Добында – ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, а также представители из МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, УрГУПСа и РУТа.

Победитель в номинации «Сценическое искусство» определялся в очном туре. Студенты из транспортных вузов представили номера, основной темой которых стала эволюция транспорта на протяжении 210 лет. Открыл конкурсную программу Степан Олесюк – вокалист из Сибирского государственного университета путей сообщения. Он продемонстрировал выдающиеся вокальные данные. Не уступали ему и студенты СПбГУГА, ДВГУПСа, МГТУ ГА. Кстати, последним пришлось исполнять номер дважды – техника, видимо, не выдержала накала состязаний и перестала «слушаться» специалистов в самый ответственный момент. Однако вокалисты одного из ведущих авиационных университетов России не растерялись и под бурные аплодисменты зрителей все же закончили выступление. Среди конкурсантов было много и танцевальных коллективов. ПГУПС представили танцоры из BLA BLA CREW, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – SDK, РГУПС – хореографическая студия «Ажиотаж».

Выступая на церемонии награждения призеров фестиваля «ТранспАрт – 2019», директор Административного департамента **Минтранса** России Константин Пашков отметил, что перед членами жюри стояла очень сложная задача, так как среди участников фестиваля было много тех, кто достоин главного приза. Руководитель департамента сообщил, что уже в следующем году фестиваль трансформируется и не будет иметь привычных рамок проведения. Если сейчас студенты соревнуются на протяжении недели, то в 2020 году это соревнование будет проходить в течение года. Это поможет членам жюри принимать более взвешенные решения, отслеживать динамику изменений и развития творческого потенциала представителей транспортных вузов.

Для оглашения победителя «ТранспАрта – 2019» на сцену поднялся **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Глава **Минтранса** отметил, что творчество и талант студентов транспортных вузов позволяют с оптимизмом смотреть в будущее отрасли. Он заявил, что настоящий транспортник обязан серьезно и ответственно подходить к решению поставленных перед ним задач, однако это не мешает ему быть талантливым вокалистом, танцором или же художником.

Евгений Дитрих вручил награду победителю творческого фестиваля «ТранспАрт – 2019», которым стал **Российский университет транспорта**.

* * *

В рамках спартакиады представители транспортных вузов на протяжении трех дней соревновались в волейболе, мини-футболе, плавании, боксе, шахматах, настольном теннисе и баскетболе.

Участниками главного спортивного мероприятия, которое ежегодно фактически открывает Транспортную неделю в Москве, стали студенты из Санкт-Петербурга, Иркутска, Омска, Самары и других городов. Новшеством XI Международной спартакиады студентов стало участие в ней представителей Белорусского государственного университета транспорта, в состав команды которого вошли победители и призеры известных международных соревнований, чемпионатов мира и Европы.

На церемонии закрытия Константин Пашков сказал, что с каждым годом не только расширяется география участников, но и растут спортивные достижения студентов. Он выразил благодарность представителям **Российского университета транспорта**, который не в первый раз становится площадкой для проведения соревнований, и отметил вклад преподавателей физической культуры, тренеров и сотрудников транспортных вузов, которые помогают студентам развивать свои возможности и достигать больших спортивных высот.

Студенты из МГТУ ГА стали лучшими в соревнованиях по мини-футболу, настольному теннису и волейболу. Первенство среди шахматистов и боксеров завоевали студенты **Российского университета транспорта**. В командном зачете по плаванию среди женщин первое место занял Уральский государственный университет путей сообщения, а среди мужчин – **Российский университет транспорта**. Лучшей среди баскетболистов стала команда из Самарского государственного университета путей сообщения.

На церемонии награждения победителей **заместитель министра** транспорта РФ Алексей **Семенов** подчеркнул, что спортивные достижения студентов–транспортников играют важную роль в становлении личности. Он особо отметил высокий уровень подготовки как самого мероприятия, так и его участников.

<http://transportrussia.ru/item/5287-vivat-talanty.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2019.11.21; ЦИФРОВАЯ ОПТИМИЗАЦИЯ; С ЕЕ ПОМОЩЬЮ МОЖНО СДЕЛАТЬ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПРОЗРАЧНЫМ

Соответствующий деловой настрой всем сессиям, стратегическим дискуссиям и в целом 5-й Международной конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2019», прошедшей в Москве, придали обращения к ее участникам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** и первого заместителя председателя Комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству **Виталия Ефимова**.

Президент поручил...

Евгений Дитрих отметил, что сегодня идет процесс консолидации отрасли, появляются крупные компании, которые становятся транспортно–логистическими комплексами с собственной развитой складской инфраструктурой. Очень важным является то, что начался процесс цифровизации отрасли, направленный на повышение эффективности производственных процессов и способствующий формированию прозрачности структуры рынка услуг по грузовым автоперевозкам. **Минтранс России** заинтересован в создании условий, которые будут вести к дальнейшей консолидации отрасли, в создании на рынке здоровой и справедливой конкуренции.

В обращении к участникам конференции **Виталия Ефимова** были приведены связанные с рынком грузовых перевозок цифры, свидетельствующие о предстоящей очень серьезной работе по приданию отрасли более цивилизованного вида.

На сегодняшний день в силу отсутствия государственной статистики, по оценкам экспертов, на рынке грузоперевозок осуществляют деятельность порядка 300 тыс. владельцев автотранспортных средств, у которых в наличии около 6,5 млн грузовых автомобилей. Однако, по данным **Ространснадзора**, о начале деятельности по перевозке грузов уведомление подали лишь около 20 тыс. юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Остальные работают в теневом секторе экономики. Таким образом, на рынке грузовых перевозок имеет место недобросовестная конкуренция, поскольку теневые перевозчики существенно занижают тарифы за счет неуплаты налогов и отсутствия расходов, вызванных необходимостью выполнения обязательных требований законодательства по безопасности дорожного движения: они не проводят ежедневные предрейсовые медицинские осмотры водителей, не осуществляют контроль технического состояния транспортных средств. Поэтому согласно статистике МВД России в результате ДТП грузовой автотранспорт ежегодно является причиной гибели более 1,7 тыс. человек. Это в шесть раз больше, чем весь общественный пассажирский транспорт.

На решение этих проблем направлен подготовленный экспертами Государственной думы РФ и Союза транспортников России проект федерального закона. Его концепция предусматривает регистрацию всех перевозчиков в едином государственном реестре при условии, что они будут отвечать требованиям финансовой состоятельности, профессиональной надежности и компетентности.

Законопроект подготовлен в соответствии с поручением Президента России – рассмотреть вопрос о введении квалификационных требований для допуска перевозчиков на рынок внутренних грузовых автомобильных перевозок в целях повышения безопасности на автомобильном транспорте. Необходимо также обеспечить выполнение мероприятий, направленных на снижение в четыре раза смертности на дорогах, которые предусмотрены Указом Президента России от 7 мая 2018 года № 204.

В своем обращении Виталий Ефимов попросил всех профессионалов и заинтересованных специалистов, принявших участие в конференции, поддержать законопроект, который послужит решению задачи по созданию конкурентных условий и очищению рынка от недобросовестных перевозчиков, защите интересов грузовладельцев, граждан и государства в целом.

На всех контролеров не хватит

Формирование прозрачности рынка грузовых услуг и связанный с ней процесс цифровизации этого направления отрасли стали темой обсуждения в рамках выступления вице–президента Российского автотранспортного союза Валерия Алексева. Представляя интересы перевозчиков, он, обращаясь к коллегам, в форме «вопрос – ответ» отметил:

– Что такое прозрачность рынка, нужна ли она, есть ли необходимость вносить изменения в наши правовые и законодательные акты по оформлению этой прозрачности? И, наконец, за счет чего будут приняты эффективные меры этой прозрачности, если она, конечно, нужна? Виталий Борисович Ефимов просил поддержать законопроект, который он внес в Госдуму. Обсуждение этого законопроекта продолжается не первый год, и очень хочется, чтобы уже было что–то сделано. Поэтому я думаю, что задача нынешней конференции – определиться, наконец, нужны ли нам такие меры или нет. У ряда экспертов сложилось мнение, что цифровизация решит все проблемы. Именно благодаря цифровизации налоговая будет собирать все данные, и больше ничего не нужно. Вот и хотелось бы от участников дискуссии получить какой–то ответ, что делать всем нам дальше. В том числе и Российскому автотранспортному союзу, потому что мы представляем интересы перевозчиков и не можем идти против них, если перевозчики имеют другую точку зрения. Выражая свое личное мнение, Валерий Алексеев отметил, что прозрачность рынка грузовых перевозок дает возможность, во–первых, привлечь инвестиции. Инвесторы будут понимать: если рынок прозрачен, значит, созданы условия для добросовестной конкуренции за счет отчетности, которая есть в компании. Поэтому вложенные средства не только не потеряются, а, наоборот, приумножатся. Во–вторых, необходим прозрачный контроль со стороны контролирующих органов. Причем этот контроль сегодня может быть обеспечен за счет цифровизации. Ведь к каждому автомобилю и к каждому перевозчику контролера не поставишь.

В третьих, один из критериев прозрачности рынка грузовых перевозок – приобретение автомобиля в лизинг. Сегодня развитие автомобильного транспорта основано не только на прямой покупке автомобиля, но и на лизинговой форме приобретения транспорта. Соответственно, у каждой лизинговой компании есть свои системы оценок и подходы к каждому перевозчику, благодаря которым и выносится итоговое решение – доверять или не доверять перевозчику выдачу автомобиля в лизинг.

К дискуссии на предмет прозрачности и цифровизации рынка грузовых автоперевозок подключился директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые Линии» Александр Лашкевич. Он отметил, что отрасль ждет серьезные изменения, и в первую очередь формирование платформенных площадок интеграторов, произойдет дальнейшая уберизация отрасли перевозок. В тех компаниях, которые располагают собственными ИТ–ресурсами, пройдет дальнейшая цифровизация бизнес–процессов всех грузоперевозок. Мало того, информационные системы внутри отрасли начнут взаимодействовать. В результате ситуация станет более прозрачной, понятной. Уже сегодня есть конкретные компании, где цифровизация позволила существенно сократить

операционные расходы. Скажем, простой парка снижены на 10% и до 35% увеличена скорость обработки грузов.

В рамках еще одного своего выступления, посвященного автоматическим системам весогабаритного контроля (АСВГК), Александр Лашкевич рассказал, что сделано за минувший год, с какими трудностями приходится сталкиваться. Как пример – утверждение дальнейшего роста акцизов на бензин и дизельное топливо на ближайшие три года. Помимо этого до сих пор не решен вопрос, связанный с контролем за прозрачностью работы рамок АСВГК. В результате во избежание автоматического начисления штрафов почти половина перевозчиков недогружают транспорт на 20%. Рост издержек негативно сказывается на тарифах на грузоперевозки. Крупные компании могут компенсировать часть роста себестоимости цифровой оптимизацией, а мелкие и средние компании просто перекладывают выросшие затраты на клиентов.

На все «воля» цифры?

Свое мнение по вопросу цифровизации отрасли грузоперевозок высказал и генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» – компании – оператора государственной системы «Платон» Антон Замков. Он отметил, что сегодня в системе «Платон» зарегистрированы 1 млн 230 тыс. грузовиков. Чуть больше половины из них принадлежат физическим лицам и индивидуальным предпринимателям. У юридических лиц порядка 630 тыс. автомобилей.

– То есть рынок уже, можно считать, фрагментирован, – пояснил Антон Замков. – Для больших компаний цифровизация очевидна, но что делать с остальными? Ответ напрашивается один: внедрять цифровизацию. Это должно изменить отрасль грузовых автоперевозок. Правда, это будет движение сверху, и все, кто не подчинится «воле» цифры, окажутся вне рынка. Эта проблема, кстати, никогда и никем не обсуждается. Обсуждаются другие вещи: сохранность данных, как они будут использоваться и прочее. Между тем, как напомнил Антон Замков, накануне конференции в Москве было подписано соглашение о начале работы проекта телематической платформы «Автодата» по сбору и обработке автомобильных данных, который уже декларирует, что любой участник коммерческого автомобильного процесса обязан данные передавать в эту государственную систему. То есть формируется параллельная «Платону» система, которая позволит знать о человеке или о компании практически все.

– Одним словом, цифровизация – это получение в инфопространстве цифрового клона человека или компании, клона их деятельности, – отметил Антон Замков. – И чем больше процессов уходит в цифру, тем больше о компании, о человеке будет знать государство, чтобы устанавливать новые правила. Накопленная статистика уже сегодня позволяет иметь даже самую простую информацию об отраслевой принадлежности грузоперевозчика. Если, к примеру, взять спектр юридических лиц в «Платоне», то бытовало мнение, что самое большое количество транспорта задействовано в таких направлениях, как торговля, услуги. Но, как выяснилось, 22% – в строительстве, 20% – в сельском хозяйстве, 10% – в промышленном производстве. Есть еще ряд направлений, и лишь около 10% – это логистика в торговле. И если я сегодня так уверенно говорю про занятость автотранспорта юридических лиц в каких-то сегментах экономики, то про такую же занятость автотранспорта физических лиц сказать ничего не могу.

Дискутируя о месте средних и мелких перевозчиков на рынке грузоперевозок и об их реальных возможностях и перспективах, вновь свое мнение высказал Александр Лашкевич:

– Цифровизация неминуемо затронет как крупных игроков рынка, так и тот огромный пласт игроков, которые, к сожалению, не обладают необходимыми ресурсами, чтобы развивать интеграцию своих бизнес-процессов. Я уже говорил, что перспектива для них – это использование платформенных площадок, где будут прозрачно представлены все тарифы. Их будут знать и перевозчики, и клиенты. А уже система, в которую все это будет включено, сама определит и подберет наиболее удобное решение по транспортировке груза, исключив при этом человеческий фактор, а значит, и коррупционную составляющую. Я считаю, что для маленьких предприятий этот вариант станет очень удобным как для ведения деятельности, так и в плане конкурентоспособности.

А ведь статистики нет!

Вопрос, касающийся деятельности средних и малых предприятий, в своем комментарии затронул и Валерий Алексеев:

– Я всегда говорю, что наша основная задача – сделать так, чтобы перевозчики зарабатывали. Именно тогда они будут соблюдать все меры предосторожности при перевозке грузов. Сегодня у **Минтранса** России есть полномочия по выработке нормативно–правовых актов по обеспечению безопасности перевозок. Так давайте же сообща создавать нормативную базу, без которой сделать ничего не удастся. Давайте привлекать к этому процессу самих участников рынка, чтобы была возможность вносить необходимые коррективы, вырабатывать оптимальные решения. В том числе и в плане цифровизации. Повторюсь: все это сделает рынок прозрачным и эффективным.

Валерий Алексеев остановился еще на одном очень важном вопросе, который может помочь решить цифровизация, – на статистике. А точнее, на ее отсутствии. И это с учетом того, что в автомобильной отрасли сегодня самое большое число работников.

– Но если нет статистики, какие вообще можно принимать решения? Поэтому, когда создали «**Платон**», и неважно, кто и как к нему относится, появилась возможность получить хоть какую–то информацию о движении транспортных средств от предприятия к предприятию, о развитии самого транспортного предприятия, – поделился мнением Валерий Алексеев. – Хотелось бы, чтобы цифровизация и создаваемая ею статистика помогли **Минтрансу** России вырабатывать такие нормативно–правовые акты, которые способствовали бы развитию рынка грузовых перевозок.

Нужна цифровая общность

Дальнейшее обсуждение вопросов цифровизации рынка грузоперевозок показало, что в зале, где собрались порядка 280 экспертов в отрасли грузового автотранспорта, очень многие считают необходимым скорейшее объединение всех грузоперевозчиков в некую цифровую общность и создание корпоративных цифровых стандартов. Если этого сделано не будет, то появятся глобальные цифровые агрегаторы, и уже придется говорить о сохранности хотя бы номинальной рентабельности. В качестве примера была приведена глобальная виртуальная торговая площадка AliExpress, оператор которой путем простого нажатия на кнопку может отправить груз куда угодно. При этом агрегатору совершенно неважно, какая для этого будет предоставлена транспортная структура.

Как было отмечено, агрегаторов уже сегодня довольно много. Есть и много проектов в электронном виде, используемых агрегаторами в целях обеспечения равномерного распределения и передачи грузов. Вполне очевидно, что в стремлении обладать полной базой данных для оцифровки процессов самого государства агрегаторы будут присоединяться к общей цифровой платформе. В качестве примера был вновь приведен «**Платон**». Ведь в процессе его создания первое, что было сделано, – создан цифровой граф федеральных дорог, который раньше не существовал вовсе. Правда, до сих пор нет цифровых графов ни межмуниципальных, ни региональных дорог. А ведь и они очень нужны.

Словом, работы еще много, и создание некой цифровой общности, вероятность которой активно обсуждалась на конференции, позволит более интенсивно двигаться по пути устранения многих барьеров, стоящих между грузоотправителем и клиентом. Факт остается фактом: сегодня в наличии уже есть такие инструменты, как «**Платон**», **АСВГК**, есть законодательные инициативы, а также анонсированная система единой цифровой платформы транспортного комплекса. Насколько все это способно привести конкретный грузовик, скажем так, к той цифровой логике, которую пытаются спрогнозировать специалисты, покажет будущее. Ждать в силу очень быстро меняющейся действительности осталось совсем не долго.

<http://transportrussia.ru/item/5288-tsifrovaya-optimizatsiya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2019.11.21; ЭЛЕКТРИЧКИ «ШТУРМУЮТ» ГОРОДА; ЖИТЕЛИ АГЛОМЕРАЦИЙ ЭТОМУ РАДЫ

Москва «диаметральная»

Радоваться есть чему. Например, москвичам предлагается новый вид рельсового транспорта наряду с пригородными электропоездами, метро и городским трамваем, а

именно – городская электричка, быстрая, комфортная и удобная. Совсем как в Берлине, где два самых популярных вида общественного транспорта – метрополитен (U-Bahn) и городская электричка (S-Bahn). В системе наземных поездов 165 станций. Составы не просто привозят людей в центр, они связывают противоположные районы берлинского пригорода. Можно сесть на поезд и, миновав столицу, выехать с другой стороны.

По похожей схеме работают электрички RER в Париже. Только у французов железная дорога еще теснее интегрирована в общую систему общественного транспорта. Линии RER в центре города проходят под землей, с них можно напрямую пересестись на метро, не выходя на улицу.

Вообще, по общемировой статистике, два самых эффективных вида общественного транспорта в мегаполисе – метро и электричка. Но у подземки есть большой недостаток – она очень дорогая. Совсем другое дело городские электрички. Они дешевле и ходят не реже, чем метро (МЦК – классический пример). Пассажиру не надо смотреть расписание, он может просто прийти на станцию и уехать, подождав не дольше нескольких минут.

В настоящее время решается задача, чтобы и в пригородных электричках тоже была тактовая частота движения (где это возможно и необходимо). В Москве и области пригородные электрички должны быть постепенно интегрированы в единую транспортную инфраструктуру агломерации. Такой же путь предпочтителен и в других крупных мегаполисах.

Сейчас в столице начали активно развивать городские электрички (еще их называют наземным метро). Проект обозначили как Московские центральные диаметры (МЦД). Причем его значение для транспортной сети столицы столь велико, что одобрение на реализацию было получено от Президента РФ Владимира **Путина**, которому проект представили мэр Москвы Сергей Собянин и глава РЖД Олег Белозеров. В рамках создания сети диаметров планируется соединить все десять направлений железной дороги, создав «сквозные» маршруты.

В департаменте транспорта Москвы отмечают, что в целом посредством реализации таких проектов, как МЦД, роль электричек в рамках Московского транспортного узла (МТУ) будет постепенно возрастать. Конечная цель заключается в создании общей системы, в рамках которой пригород будет интегрирован в городскую транспортную систему. И уже перейдет от понятия подвозящего транспорта к формату городской электрички. В департаменте транспорта также подсчитали, что открытие линий МЦД позволит на 10–12% разгрузить столичную транспортную систему.

Как подчеркивают эксперты Института экономики транспорта ВШЭ, финансирование МЦД будет осуществляться совместно из бюджета столицы и бюджета РЖД. При этом руководство РЖД, по сути, передает часть дорогостоящей инфраструктуры в пользование города.

Первые два диаметра соединят Одинцово с Лобней и Нахабино с Подольском. Всего в планах правительства Москвы и РЖД – организация 17 сквозных диаметров.

Линии МЦД пустят по маршрутам, где уже ходят поезда. Но, чтобы в часы пик составы курсировали каждые 6 минут, инфраструктуру нужно реконструировать.

По первым двум маршрутам МЦД власти столицы отвечают за интеграцию со всей транспортной инфраструктурой: пересадки на метро и на остановки. РЖД меняют систему сигнализации и связи на линии, приводят в порядок инфраструктуру. Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) закупает поезда и делает удобными станции. Вагоны должны быть оборудованы климатическими системами, разъемами для зарядки гаджетов и устройствами для обеспечения беспроводного Интернета.

МЦД позволят еще более тесно связать Подмоскovie со столицей, сделают поездки гораздо более удобными и быстрыми для пассажиров.

Не только скорость и комфорт

Минимальные интервалы движения, единая билетная система, удобные пересадки на другие виды транспорта – все это преимущества сквозных диаметров в сравнении с обычными электричками. По сути, Московские центральные диаметры – это новые наземные ветки метро, которые свяжут столицу с областью.

Первые два диаметра выбрали потому, что железнодорожная инфраструктура на этих участках практически готова к работе в новом режиме. К тому же они самые

востребованные. А еще эти направления хорошо связаны с метро и МЦК: на метро можно будет совершить 25 пересадок, на МЦК можно будет пересесть на четырех станциях.

Следом планируется запустить еще три диаметра: Зеленоград – Раменское, Апрелевка – Железнодорожный и Пушкино – Домодедово. При дальнейшем проектировании могут быть рассмотрены иные маршруты.

Уже существующую железнодорожную инфраструктуру модернизируют, она станет основой для нового пассажирского сервиса. Здесь организуют удобные пересадки на другие виды транспорта, введут единую билетную систему, сервисы и навигацию, к которым уже привыкли все, кто пользуется метро и Московским центральным кольцом. Современные поезда по новым маршрутам будут ходить с минимальными интервалами – пять–шесть минут в часы пик. При этом действующие пригородные поезда продолжат курсировать по железной дороге.

Строить новые пути для первых двух диаметров не понадобится. При запуске движения по остальным маршрутам такая необходимость может возникнуть. Сейчас параллельно с этой программой ведется строительство дополнительных главных путей радиальных направлений железной дороги, что также важно для диаметров, поскольку эти проекты взаимосвязаны.

Уже на первом этапе программа МЦД сделает транспорт доступнее для 3,7 млн человек. Это жители районов Москвы и области. Уже известно, что на первых двух маршрутах МЦД будет курсировать новейший поезд городского типа «Иволга», полностью спроектированный и собранный в России. По уровню технических решений, комфортабельности и экономической эффективности «Иволга» соответствует лучшим зарубежным аналогам, а по отдельным параметрам даже превосходит их.

«Иволга» бесшумна, не вибрирует, идет плавно. Кресла расположены лицом к лицу, а над ними предусмотрены полки для багажа и крючки для одежды. В «Иволге» больше поручней, и на них нанесено «теплое» покрытие, так что ездить стоя будет тоже комфортно.

В новом электропоезде отсутствуют тамбуры, а двери в расширенных дверных проемах (140 сантиметров) открываются при нажатии на кнопку. Установленные у дверей тепловые пушки позволяют сохранить тепло в вагоне. В свою очередь система вентиляции поддерживает постоянный микроклимат и обеззараживает воздух.

Также поезда прекрасно приспособлены для проезда маломобильных пассажиров: предусмотрены надежные крепления для колясок и просторные туалетные комнаты. Для слабовидящих пассажиров информационные таблички дублируются шрифтом Брайля.

Ожидается, что на МЦД будут действовать три тарифные зоны:

- «Центральная» – для поездов внутри Москвы (в границах станций Марк – Сетунь и Волоколамская – Остафьево);
- «Пригород» – для поездов за пределами станций Марк, Сетунь, Волоколамская, Остафьево и до конечных станций МЦД Одинцово – Лобня, Нахабино – Подольск;
- «Дальняя» – для поездов со станций за пределами МЦД.

Зона «Центральная» будет включена в единую московскую тарифную зону по аналогии с МЦК. Предусмотрены стоимость поездки по цене разового билета на метро по «Кошелек» карты «Тройка» и бесплатная пересадка между метро, МЦК и МЦД.

Законы вдогонку?

В основе всех крупных транспортных проектов, естественно, должна лежать продуманная нормативно–правовая база. Взять тот же проект МЦД. Инфраструктурой владеют РЖД, поезда закупает ЦППК, станции в Москве должны обустраивать столичные власти, станции в области – областные власти. Чтобы создать линию городских электричек, всем участникам надо объединиться, определить, кто и сколько инвестирует средств и из каких источников. Надо разработать единую навигацию, удобные варианты пересадок на другие виды транспорта. Тут тоже начинаются сложности. Электрички – один транспорт, метро – другой, автобусы в Москве – третий, автобусы в области – четвертый. Всем же надо расписание друг под друга подстроить, продумать оптимальные маршруты.

Ранее в России не было четких правил, как должны осуществляться такие совместные транспортные проекты. Решить эту проблему, как отмечают эксперты, должен разработанный Минтрансом России законопроект «Об организации регулярного

пассажира железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», регулирующий правоотношения в рамках отрасли.

По мнению специалистов, новый закон позволит установить единые стандарты организации перевозок, определит полномочия и ответственность федеральных и местных органов власти.

Согласно оценкам законопроект по сути предлагает новую модель, которая подразумевает разработку региональных стратегий по транспортному обслуживанию, заключение долгосрочных договоров между заказчиком услуг и перевозчиком, а также использование механизма конкуренции перевозчиков за маршрут. Кроме того, законопроект значительно упростит создание маршрутов городских электричек и реализацию крупных транспортных проектов.

Желанная окупаемость

Давно известно, «железка» быстро не окупается. Городские электрички – это, естественно, затраты на пути, рельсы, платформы, сервис пассажиров... Тысячи человек персонала, которым надо платить зарплату. А вложенные средства окупаются в лучшем случае через 10–15 лет.

Поэтому перевозчикам необходимо строить планы на годы вперед. Учитывать по возможности все: какие маршруты будут востребованы, какие интервалы движения нужны, какие тарифы оптимальны, на какие субсидии можно рассчитывать.

К сожалению, с долгосрочным планированием пока существуют проблемы. По мнению специалистов Института Генплана Москвы, решить данную проблему помогут сформированные регионами комплексные планы по транспортному обслуживанию населения (КПТО). Благодаря им можно будет рассчитать, сколько пассажиров, поездами какой составности, когда, куда и как часто нужно перевозить.

Эксперты Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) обращают внимание на то, что ситуация начала меняться. Ранее важнейшие финансовые решения – скидки на пользование перевозчиками инфраструктурой и нулевой НДС – принимались властями лишь на один год. Сейчас государство на долгосрочной системной основе «закрыло» эти вопросы. Только две этих меры дали 45 млрд руб. снижения затрат пригородного комплекса.

По мнению экспертов, государство поддерживает городские электрички, но принятых мер еще недостаточно. Многие пассажирские компании испытывают дефицит денежных средств, которые можно было бы вкладывать в программы развития и обновления подвижного состава. На этом фоне трудности с обновлением парка электропоездов становятся проблемой номер один.

Согласно оценкам специалистов Института транспорта ВШЭ улучшению ситуации могут способствовать принятие федерального закона «О концессионных соглашениях», внедрение практики перспективного трехлетнего бюджетного планирования инвестиционных затрат. Эти меры позволят частному инвестору планировать график инвестиций, создадут реальные основы для реализации форм государственно-частного партнерства.

О бедном контроле замолвите слово...

Практика подтвердила, что значительные финансовые проблемы перевозчикам доставляют безбилетники. Около 20% пассажиров ездят на электричках «зайцем» или не полностью оплачивают проезд.

Перевозчики тратят уйму денег и сил, чтобы решить эту проблему. На платформах ставят турникеты. По краям перрона охранники следят за тем, чтобы «зайцы» не проникали на платформы. Но ограждения режут кусачками, от охраны убегают, в заборах пробивают лазы, делают даже подкопы. В итоге пассажирские компании теряют около 15% выручки.

Конечно, многое сделано, раньше было гораздо хуже – появление турникетов на станциях существенно исправило положение. Но до полного решения проблемы еще далеко.

Взять тех же контролеров – ведь у них и полномочий-то особых нет. Контролер в электричке даже штраф потребовать не может. Вместо этого составляется протокол. А дальше юристы пассажирской компании через суд взыскивают деньги с «зайца». В советские времена безбилетников контролеры могли высадить из электрички. Сейчас

главное в работе проверяющего не ловить «зайцев», а продавать им билеты. Хорошо, если удастся это сделать.

Новые вагоны,
новые услуги

Несмотря на все трудности, электрички продолжают развиваться. Согласно данным социологического исследования это заметно по лидеру отрасли – компании ЦППК, которая реализует свою программу обновления. Здесь до 2028 года 70% подвижного состава станет новым. Как подчеркивают эксперты Центра экономики инфраструктуры, всего за ближайшие три года ЦППК будут закуплены 103 поезда, что позволит значительно повысить уровень качества обслуживания пассажиров. Кроме того, ЦППК до конца 2018 года отдельно приобретет еще 50 поездов для проекта МЦД.

ЦППК также активно внедряет новые услуги с применением передовых технологий и цифровизации сервисов. В частности, проводится замена касс билетопечатающими автоматами, устанавливаются новые системы контроля и учета прохода пассажиров и валидаторы на платформах, в электричках становится доступным бесплатный Wi-Fi, для пользователей смартфонов предлагается возможность использования специальных приложений.

Эксперты отмечают, что программа модернизации и внедрения современных инноваций стала возможной благодаря эффективному сотрудничеству ЦППК с властями Москвы и области. Перевозчик заключил долгосрочные соглашения на предоставление услуг по транспортному обслуживанию с субъектами Федерации, что позволило реализовать долгосрочную программу развития. Сотрудничество ЦППК с регионами – это та самая модель работы, которая должна внедряться по всей стране. И результат виден: сегодня ЦППК является единственной компанией в стране, которая системно обновляет подвижной состав.

На Курском, Рижском, Белорусском, Савеловском и Киевском направлениях уже ездят поезда категории «стандарт плюс». Это составы серий ЭД4М (300–500-е номера), которые начали выпускать с 2014 года, и ЭП2Д. В вагонах широкий тамбур, комфортные сиденья с подголовниками, большие туалеты, приспособленные для инвалидов. В салонах работает климат-контроль. Бегущая строка сообщает о текущих и предстоящих остановках, а также о температуре воздуха в вагоне и за окном.

Наконец – то в поездах появились крепления для велосипедов. А то в старых вагонах велосипедист неизбежно чувствует себя обузой для окружающих. Проезд в них стоит столько же, сколько и в обычной электричке. В расписании на станциях такие составы отмечают зеленым цветом, на сервисах заказа билетов – пометкой «стандарт плюс».

Если резюмировать, электрички в столичном регионе переживают настоящий ренессанс. И речь даже не только о новых вагонах, хотя современные поезда с повышенным комфортом и безопасностью делают железную дорогу гораздо удобнее и привлекательнее. Главное, что пригородные составы встраиваются в общую систему транспорта всей агломерации, происходит интеграция электричек в городскую инфраструктуру. Теперь электричка живет не сама по себе – ее объединяют с областными и столичными автобусами. Строятся пересадки на метро. Есть планы сделать сквозные маршруты между аэропортами.

Проект Московских центральных диаметров способен сделать из наземной железной дороги удобный и быстрый внутригородской транспорт.

<http://transportrussia.ru/item/5289-elektrichki-shturmuyut-goroda.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЕОНТЬЕВА ТАТЬЯНА, ПОЛЫНСКИЙ АНДРЕЙ; 2019.11.22; ЛОШАДОК РАССТАВИЛИ; НАЗВАНЫ РЕГИОНЫ С САМЫМИ НИЗКИМИ ПЛАТЕЖАМИ ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ

На Чукотке и в Крыму средний размер транспортного налога по сравнению с прошлым годом вырос в два раза. Но это не значит, что платежи там стали самыми высокими в стране.

Среднестатистический автовладелец должен заплатить в казну 3 тысячи 6 рублей. Это средний размер транспортного налога в России на легковое авто, который за год вырос на

68 рублей. Такие расчеты в ожидании последнего дня его уплаты за 2018 год (2 декабря 2019 года) сделала аналитическая служба международной аудиторско-консалтинговой сети FinExpertiza. И определила регионы, где налог на авто самый низкий и самый высокий.

Выгоднее всего, с точки зрения налоговой нагрузки, содержать авто в Забайкальском крае. Здесь транспортный налог в среднем составляет всего 1 тысячу 427 рублей. Чуть больше - в Ингушетии, 1 тысячу 478 рублей. На третьем месте - Республика Алтай, 1 тысяча 582 рубля. Тыва - на четвертом месте с 1 тысячей 600 рублями. На пятом - Республика Крым, 1 тысяча 660 рублей. Во второй половине ТОП-10 самого низкого транспортного налога Удмуртия, Якутия, Омская область, Ставропольский край и Калмыкия. Что любопытно: Республика Крым вошла вторым номером в еще один рейтинг - роста транспортного налога. В Крыму он поднялся почти в два раза (лидер - Чукотка, более чем в два раза, до 2 тысяч). Но в обоих регионах эти суммы значительно меньше средней по стране.

Чуть не попала в ТОП рейтинга роста Курская область, поскольку у нее налог должен был вырасти на 45,1 процента. Налоговые ставки были повышены до максимальных во всех сегментах авто. Но в конце октября в регионе все-таки изменили налоговые ставки в сторону уменьшения.

Самым затратным (если не считать Москву и Санкт-Петербург) налог оказался, по версии FinExpertiza, в Камчатском крае, 4 тысячи 972 рубля, Ямало-Ненецком автономном округе, 4 тысячи 909 рублей.

Уже много лет эксперты обсуждают отмену транспортного налога за счет акцизов на топливо, напоминает председатель совета директоров сети FinExpertiza Елена Трубникова. Тогда владельцы авто будут платить налог не по факту наличия автомобиля, а за непосредственное управление им. Те, кто активно пользуется своим авто, а значит, и дорожной инфраструктурой, будут и платить больше. «Но тут важно понимать и другое, - рассуждает Трубникова. - В крупных городах, близких к транспортному коллапсу, где власти пытаются хоть как-то сократить частный автопарк, отмена транспортного налога была бы явно нелогичной, поскольку стала бы еще одним аргументом в пользу приобретения собственного авто».

В разговоре с корреспондентом «Российской газеты» доцент Высшей школы финансов и менеджмента РАНХиГС Дмитрий Тихонов заметил, что транспортный налог особо погоды для бюджетов не делает. Поэтому регулировать ставки налога, по его мнению, вполне было бы можно. «Если авто на газе, то у него меньше выхлоп, а электромобиль вообще его не дает, - поясняет Тихонов. - Следовательно, логично было бы на такие автомобили скостить налог». Впрочем, это даже не регулирование, рассуждает эксперт, а некое поощрение для тех, кто пересаживается на продвинутые модели и бережет природу. Транспортный налог рассчитывают от мощности двигателя, напоминает Тихонов: «И если она у вас превышает мощность в 250 л. с., то налог будет высоким. Некая логика социальной ответственности за более дорогие мощные авто уже встроена в этот налог. Так что здесь я ничего не менял бы». Регионы и так могут вносить коррективы по своим возможностям. Освобождают от налога многодетные семьи, снижают ставку малоимущим. У каждого региона своя - базовая - ставка, которая тоже зависит от материального благополучия жителей.

АКЦЕНТ

Эксперт: Если автомобиль на газе, то у него меньше выхлоп, а электромобиль вообще его не дает, логично было бы на такие машины снижать налог

Мнение

Величину транспортного налога региональные власти устанавливают в рамках утверждаемого правительством допустимого «коридора», напоминает **минтранс**. За тем, чтобы аппетиты местных чиновников не вышли за рамки этого коридора, следит ФАС. Собираемые средства зачисляются в региональные бюджеты. Они так называемые окрашенные, то есть могут быть использованы на развитие и реконструкцию дорожной сети.

Однако если сравнить ставки транспортного налога с протяженностью проблемных дорог, которые выявляет Росстат, то сразу же возникают вопросы. Так, в некоторых регионах с

высокими ставками транспортного налога много плохих (не соответствующих нормативам) дорог.

Величина транспортного налога, устанавливаемая регионами, зависит от множества факторов. «Нельзя сказать, что работает только принцип «богатый регион», - говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. - Например, местные власти ориентируются на то, чтобы было не ниже или не выше, чем у соседей». Для улучшения транспортной инфраструктуры было бы эффективнее заменить транспортный налог повышением акцизов на топливо, считает первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Транспортный налог платится сейчас по месту регистрации владельца, а миллионы людей не живут по месту прописки; размер налога привязан к мощности двигателя, хотя она прямо не связана с «нагрузкой» автомобиля на дорогу; издержки по взысканию задолженности по налогу могут быть сравнимы с самим налогом, объясняет депутат.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; «ФАРВАТЕР» ДЛЯ ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННЫХ; МОЖНО ЛИ ПОДГОТОВИТЬ СОВРЕМЕННОГО СПЕЦИАЛИСТА ДИСТАНЦИОННО?

Повсеместная цифровизация дошла и до системы образования. В условиях развития отрасли, постепенной ее трансформации и ориентации на «цифру» меняются и требования, предъявляемые не только к самому транспорту, но и к системе подготовки отраслевых специалистов. Этим объясняется постепенное распространение дистанционного образования в транспортных вузах. Руководство университетов уверяет: предложенная система поможет обеспечить мобильность образования, его доступность. И действительно, ведь специалисты, обслуживающие транспортный сектор, должны соответствовать характеристикам отрасли, быть подвижными, способными обучаться в любом месте и в любое время. В частности, программы дистанционного обучения помогут приучить будущих транспортников к работе с новыми цифровыми инструментами заранее. Однако учить «новому» и «по-новому» – это разные вещи. Да и готова ли сама система отраслевого образования к подобным внедрениям?

Поговорим о преимуществах

Первый и очевидный плюс дистанционного образования – свободный график обучения. Как правило, сам процесс освоения программы практически ничем не отличается от традиционного: у студента есть лекции и семинары, зачеты и экзамены, даже время для прохождения практики. Однако сама форма получения образования приравнена к типу очно–заочного. В **Российском университете транспорта**, например, дистанционные программы реализуются в трех институтах – Гуманитарном, Юридическом и Институте экономики и финансов. В последнем обучение разбито на семестры, а также на специальные модули. На освоение каждого из них у студента есть ограниченное количество времени – от двух недель до нескольких месяцев в зависимости от вида контроля процесса усвоения теоретического материала. Работа по такой системе, где один модуль – это одна широкая тема, помогает студентам сосредоточиться на изучении конкретных аспектов дальнейшей трудовой деятельности, однако главное – позволяет буквально самостоятельно распределить учебную нагрузку, выбрать время для просмотра записанных преподавателем заранее лекций, изучения приложенного теоретического материала в текстовом формате и выполнения соответствующих тестовых заданий. Как результат у студента появляется возможность корректировать временные рамки, извлекая для себя дополнительную выгоду в качестве свободного от учебы времени. При этом ограничений по скорости освоения фактически нет: изучил и сдал раньше – остальное время в твоём распоряжении, задержался и решил уделить процессу больше внимания – главное, уложись в сроки проведения аттестации.

Второе преимущество – доступность и та самая мобильность образования. Работник транспорта, в особенности если речь идет о машинисте, пилоте или же моряке, – человек отчасти подневольный. Отправляясь в дальнюю поездку, плавание, совершая регулярный рейс, современный специалист должен быть уверен в возможности проходить обучение

без привязки к конкретному месту пребывания. В этом случае именно дистанционное обучение поможет транспортнику оставаться на связи с альма-матер, своевременно получать необходимые в работе знания и тут же применять их на практике. Получается, дистанционная программа в этом отношении обогнала традиционную систему, одной из проблем которой нередко становился разрыв между практикой и теорией.

Третье преимущество – практически круглосуточная связь студента с университетом, в частности, с преподавательским составом. В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова у студентов есть возможность поддерживать постоянную связь не только с преподавателями, но и с руководителями курсов, тьюторами (кураторами), интересующими их специалистами вуза, которые напрямую не задействованы в процессе реализации конкретной дистанционной программы обучения. Для этого руководством вуза была разработана система дистанционного обучения «Фарватер», в рамках которой существуют специализированный образовательный форум, система быстрого обмена сообщениями, а также доступ к списку контактов не только специалистов технической поддержки, но и представителей профессорско-преподавательского состава. Подобные системы упрощают для студента работу с университетом как таковым. Зачастую, чтобы иметь возможность лично пообщаться с конкретным преподавателем, обучающемуся необходимо обратиться в деканат, уточнить номер кабинета сотрудника, попытаться запросить его контактные данные, которые нередко не подлежат распространению. Дистанционное же обучение открывает для студентов возможность общения с любым педагогом университета напрямую, минуя описанные препоны.

В частности, преимуществом разработанной в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова системы, так же, как и в РУТе, является сохранность записанных преподавателями лекций и приложенных к ним материалов. В соответствующем разделе на платформе дистанционного образования существует

своеобразный архив записей, где хранятся не только названные материалы, но и все тестовые задания, комментарии преподавателя к выполненной студентом работе, сведения об успеваемости, оценки и их аргументация. В любой момент и без помощи кого-либо студент может обратиться к этим данным и при желании заново изучить, просмотреть их, освежить свои знания. Также через личный кабинет студент может попасть в электронную библиотеку вуза.

Пожалуй, одним из плюсов, о котором задумываются не в первую очередь, становится взаимная экономия средств. Дело в том, что программы дистанционного образования, как правило, стоят существенно дешевле своих очных аналогов. Так, дистанционное образование в РУТе по направлениям подготовки «Экономика», «Менеджмент», «Управление персоналом» стоит 67 500 руб. за учебный семестр. В то время как аналогичные направления, но очной формы будут стоить практически в 2 раза дороже – 112 000 руб. в семестр. Конечно, существуют также и заочные направления, стоимость которых в некоторых случаях даже ниже «дистанционки». Однако подобная система, очевидно, не обладает всеми теми преимуществами, о которых говорилось выше. Соответственно, спрос на дистанционное образование все-таки более ошутим.

Что же касается экономии для университета, то она преимущественно выражается в отсутствии необходимости размещения студентов в университете. Под эту категорию подпадает и возможность университета сэкономить на ремонте и содержании аудиторного фонда, покупке продовольственных запасов в столовую вуза, так как количество студентов все-таки уменьшается.

Все ли так радужно?

К сожалению, практически каждое преимущество имеет отрицательную пару. В первую очередь свободный график обучения не всегда играет на руку успеваемости студента. В традиционной системе образования существуют не только четкие временные рамки, но и четкие даты проведения зачетов и экзаменов. Студент заранее знает, к какому времени ему необходимо освоить теоретический материал, когда следует принести выполненное задание и в каком формате будет проходить общение с преподавателем. Относительно дистанционной формы подготовки кадров такое четкое определение невозможно, ведь в основе самой формы лежит постулат – учеба в любое удобное для тебя время.

Соответственно, отсутствие четких границ расхолаживает студента, лишает дисциплины весь учебный процесс.

Также недостатками становятся все та же доступность и мобильность образования. Если посмотреть на мотивацию совершения выбора студентом в пользу дистанционной системы не с точки зрения удобства формата получения образования, а с точки зрения меньшей финансовой нагрузки, можно ли гарантировать, что работа с платформой будет доступна ему в той же мере, что и при традиционном подходе? Для работы с разработанной университетом системой ему потребуется как минимум современная компьютерная техника. И если сам компьютер есть у большинства современных студентов, то покупки веб-камеры, с помощью которой необходимо устанавливать связь с преподавателем во время сдачи экзамена, избежать получится вряд ли. Помимо этого необходимо обеспечить учебный компьютер бесперебойным интернет-соединением. Все это может оказаться затратным, что ставит под сомнение и другое преимущество – экономию в виде уменьшенной стоимости обучения.

Кстати, и для самого университета эта экономия может оказаться спорной. Да, траты на аудиторный фонд и пропитание перекадываются на плечи студентов. Однако для работы в системе дистанционного образования университет обязан предоставить преподавателям соответствующую технику, элементарно провести ликбез. И тут возникают сразу две трудности. Во-первых, затраты на повышение квалификации и обучение профессорско-преподавательского состава работе в цифровой среде могут практически ликвидировать сэкономленные средства. Во-вторых, для самого преподавателя подобное обучение повысит его нагрузки, а значит, что естественно, потребует повышения заработной платы, которую также придется выплачивать именно университету.

Относительно постоянной связи студента с преподавателем также возникают вопросы. Все-таки исключать человеческий фактор из работы любой системы нельзя. Преподаватель может попросту не увидеть сообщения, а студент – неправильно сформулировать вопрос. Обращение к тьютору, хоть он и назначается из числа преподавателей, не всегда эквивалентно общению с руководителем конкретных курсов или научным руководителем выпускной квалификационной работы. В частности, что делать, если система вдруг «рухнула» и получить консультацию просто не представляется возможным. К сожалению, в этой области пока больше вопросов, чем ответов.

Наиболее масштабный блок сомнений все-таки вызывает сохранность лекций и теоретических материалов в системе, а также сам процесс обучения. Да, пока студент проходит обучение и имеет доступ к личному кабинету, он действительно может постоянно возвращаться к тем темам, которые остались для него проблемными. Но в случае отчисления, окончания вуза доступ прекращается, а все полученные материалы со временем стираются самим вузом. Результатом получения традиционного образования помимо освоенной профессии хотя бы становятся тетради с записанными лекциями, сохранность которых зависит исключительно от студента.

Относительно самого процесса: все-таки нельзя сказать, что дистанционное обучение построено на контроле процесса усвоения материала. Основной идеей все еще является сама форма, ее постепенное наполнение. При этом ряд вопросов остаются без ответа. Компетенции приобретаются в процессе непосредственной работы, долгого и кропотливого изучения работы конкретного механизма. Носителем этих компетенций может стать как преподаватель университета, так и приглашенный лектор, а процесс их передачи осуществляется при работе на учебных тренажерах, в научных лабораториях. Как студент, находящийся на дистанции, сможет воспользоваться этими традиционными носителями информации, которые играют важную роль в формировании профессиональной личности?

Помимо этого куда более масштабная проблема – мотивационная составляющая как самого студента, так и преподавателя. Запись лекции и последующее ее распространение через систему – это процесс обезличенный, лишенный возможности организации диалога. Пресловутый человеческий фактор не дает нам возможности гарантировать, что со временем преподаватель не начнет относиться к чтению таких лекций как к чему-то, что нужно выполнить «для галочки». Закономерной реакцией на подобный формат станет отсутствие мотивации и у самого студента, который, по сути, лишен возможности

личного контакта с преподавателем. Все-таки именно система традиционного образования позволяет преподавателю сразу же отметить старания конкретного студента, увидеть проблемные стороны другого, постараться помочь третьему.

Отсутствие постоянного контакта между преподавателем и студентом влечет за собой и отсутствие контроля выполнения заданий. Каким образом преподаватель может гарантировать честность студента, выполняющего задания? Поскольку модульная система позволяет подстраивать график обучения под себя, студент теоретически имеет возможность дождаться результатов тестирования коллеги, попросить его о помощи и переделать сданную работу под себя. Единственный контрольный элемент – количество попыток, которые может потратить студент на решение поставленной задачи. Все остальное: процесс загрузки выполненных заданий, рефератов, докладов, решенных задач, – весьма обезличено. Рождается закономерное сомнение: при такой системе университет просто не может гарантировать освоение студентом программы подготовки и его квалифицированность для будущей работы.

Отметим, что косвенно все недостатки подтверждает и то, что обучение по дистанционной системе отраслевыми университетами не проводится по тем направлениям подготовки, выпускники которых будут отвечать непосредственно за работу транспортного механизма. На дистанции держат финансовых, международных экономистов, специалистов по управлению стоимостью в инвестиционно-строительном комплексе, менеджеров по антикризисному управлению, управлению имущественным комплексом, стратегическому управлению персоналом и информационной безопасностью. Специалистов, играющих важную, но далеко не ведущую роль в отрасли.

Есть ли будущее?

По словам проректора по образовательной деятельности ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергея Соколова, сама по себе система дистанционного обучения имеет все шансы на существование. По мнению проректора, основная задача современных транспортных вузов – воспринимать эту технологию с точки зрения вспомогательного элемента организации обучения, а не основного. ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова стал первым транспортным вузом, который получил признание **Минтранса** России на право реализации программ с использованием дистанционных образовательных технологий по дополнительному профессиональному образованию. Руководство вуза заинтересовано в постепенном совершенствовании данной системы и находится в постоянном поиске решения озвученных проблем.

По словам Сергея Соколова, «дистанционные» студенты вуза не испытывают проблем с мотивацией, так как становятся ими только после окончания вуза и рассматривают эту систему как дополнительную возможность повысить уровень собственных знаний, не отрываясь от работы. Помимо этого в университете решена проблема осуществления контроля за самостоятельным выполнением студентами тестовых и экзаменационных заданий: у обучающегося есть право на самостоятельную проверку собственных знаний, после которой они приглашаются в университет и в очном формате сдают соответствующие тесты в одном из опорных пунктов университета. В частности, тьютор, закрепленный за студентом, обязан отслеживать то количество времени, которое студент тратит в системе на решение конкретной задачи. Если студент перескакивает с одного вопроса на другой, сомневается в варианте ответа, длительное время уделяет только одному вопросу – тьютор обязан связаться с ним и предложить дополнительные материалы, которые помогут студенту устранить пробелы. «В этом случае для нас превыше всего не «дистант», а педагогика. Задача – научиться хорошо понимать человека. Для нас дистанционные технологии не цель, а средство. Разумеется, это средство должно быть удобным и современным», – отмечает Сергей Соколов.

Система образования представляет собой сложную структуру, любое вмешательство в которую должно быть четко аргументировано, отработано и продумано. Идея организации дистанционного процесса обучения сама по себе является достаточно притягательной для современного специалиста. Но именно специалиста, человека, который понимает, зачем и куда он идет.

Совершенно точно прокладывать дорогу дистанционным системам следует, и чем скорее, тем лучше, ведь от мобильности образования зависят и мобильность специалистов, их

качественные характеристики и возможность применять теорию на практике. Но во главу угла все-таки стоит поставить не сам формат, а желание не навредить. Университет, выпускающий «дистанционного» специалиста, обязан убедиться в том, что он не станет потенциальной угрозой для работы транспортного комплекса.

<http://transportrussia.ru/item/5290-farvater-dlya-tselestremennykh.html>

ГУДОК; ИВАНОВ ВЛАДИМИР; 2019.11.21; ЭФФЕКТ ТРЕНИРОВОК; ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШИХ В НЕСКОЛЬКИХ СПОРТИВНЫХ ДИСЦИПЛИНАХ БОРОЛИСЬ 18 СБОРНЫХ КОМАНД

Международная спартакиада транспортных вузов прошла с 16 по 18 ноября в Москве. Состязания по 7 спортивным дисциплинам в рамках «Транспортной недели-2019». Торжественная церемония закрытия завершившихся соревнований состоялась 18 ноября на площадке Дома физкультуры **Российского университета транспорта (РУТ)**.

18 сборных команд транспортных вузов боролись за звание лучших в нескольких спортивных дисциплинах. В программу соревнований были включены шахматы, плавание, волейбол, настольный теннис, мини-футбол, бокс и баскетбол. Лучшие спортсмены студенты-транспортники приехали на соревнования в Москву из Самары, Ростова, Санкт-Петербурга, Иркутска, Омска, Ульяновска и других городов. Впервые в истории спартакиады в мероприятии принимали участие студенты Белорусского государственного университета транспорта, в состав команды которого вошли победители и призеры международных соревнований, чемпионатов мира и Европы.

Наибольшее количество наград в общем зачете завоевали студенты Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС). Второе место заняли спортсмены **Российского университета транспорта**, третьими в общекомандном зачете стали студенты, представлявшие Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА).

Наиболее удачно представители главного транспортного вуза страны выступили в своих традиционных спортивных дисциплинах. На водных дорожках снова одним из лучших был третьекурсник **Российского университета транспорта** Владимир Дубинин. Мастер спорта по плаванию из РУТ был лучшим в заплывах на 50 и 100 м. Кроме того, на дистанции 50 м спортсмен установил новый рекорд спартакиады - 23,4 сек. В интервью «Московскому железнодорожнику» Владимир рассказал о том, что прошедшие соревнования стали для пловцов **РУТ (МИИТ)** одними из последних в 2019 году. К ним, как и к другим стартам, команда готовилась планомерно. Так что высокие результаты, показанные юношами и девушками, представлявшими этот вуз, достигнуты во многом благодаря регулярным тренировкам. Кстати, многие участники состоявшихся в рамках спартакиады заплывов примут участие еще в одном международном турнире - Кубке Сальникова. Соревнования пройдут в конце декабря в Санкт-Петербурге. Как и в прошлом году, турнир примет 300 российских спортсменов по предварительному официальному рейтингу Всероссийской федерации плавания, и по-прежнему в соревновании будут принимать участие призеры крупных международных турниров. А на прошедшей спартакиаде представлявшие **РУТ (МИИТ)** юноши первенствовали в плавании. Правда, общекомандная победа (по сумме результатов, показанных в бассейне юношами и девушками) досталась студентам из УрГУПС. Москвичи здесь были третьими. Удачными были выступления спортсменов **РУТ (МИИТ)** в соревнованиях по боксу и шахматам, где они стали победителями, настольном теннисе (2-е место).

В торжественной церемонии закрытия спартакиады приняли участие **заместитель министра** транспорта РФ Алексей Семенов, директор административного департамента Министерства транспорта РФ Константин Пашков, ректор **РУТ (МИИТ)** Александр Климов, президент Ассоциации транспортных вузов России Борис Левин, представители подведомственных агентств и спортивных сообществ, студенты и тренеры команд.

- На нынешней спартакиаде мы встречаем еще одно поколение спортсменов, которые, поступая в свой вуз, еще не знали о том, что есть такой формат спортивных состязаний, как спартакиада транспортных вузов, - отметил, обращаясь к участникам церемонии, Константин Пашков. - Теперь стало хорошей традицией вовлекать в орбиту этих

выступлений все больше спортивных коллективов, покорять в ходе соревнований новые рекорды. Заслуга в этом принадлежит вчерашним и нынешним студентам-транспортникам, выступившим на спартакиаде, и преподавателям физкультуры в вузах. Студенты-транспортники приехали на соревнования в Москву из Самары, Ростова, Санкт-Петербурга, Иркутска, Ульяновска, Гомеля и других городов

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.11.21; ВИВАТ, ТАЛАНТЫ!

В рамках Транспортной недели прошли заключительный концерт «ТранспАрт - 2019» и XI спартакиада студентов транспортных вузов.

В этом году молодежный фестиваль в 11-й раз собрал вместе представителей 16 транспортных вузов страны. Темой его стало путешествие в историю отрасли.

Будущие транспортники соревновались в 8 номинациях. Как отметили члены жюри, уровень творческого мастерства участников растет с каждым годом.

Конкурсная программа фестиваля в 2019 году по традиции состояла из очного и заочного туров. Победители в номинациях «Изобразительное искусство», «Фотоискусство», «Графический дизайн», «Студенческая журналистика», «Лучшая видеовизитка», «Литературное мастерство» и «Специальный репортаж» (последняя стала новшеством этого года) были определены еще до финального концерта. Среди них - Ирина Печерских - студентка СПбГУГА, Ольга Добында - ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, а также представители из МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, УрГУПС и РУТа.

Победитель в номинации «Сценическое искусство» определялся в очном туре. Студенты из транспортных вузов представили номера, основной темой которых стала эволюция транспорта на протяжении 210 лет. Открыл конкурсную программу Степан Олесюк - вокалист из Сибирского государственного университета путей сообщения. Он продемонстрировал выдающиеся вокальные данные. Не уступали ему и студенты СПбГУГА, ДВГУПС, МГТУ ГА. Кстати, последним пришлось исполнять номер дважды - техника, видимо, не выдержала накала состязаний и перестала «слушаться» специалистов в самый ответственный момент. Однако вокалисты одного из ведущих авиационных университетов России не растерялись и под бурные аплодисменты зрителей все же закончили выступление. Среди конкурсантов было много и танцевальных коллективов. ПГУПС представили танцоры из BLA BLA CREW, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова - SDK, РГУПС - хореографическая студия «Ажиотаж».

Выступая на церемонии награждения призеров фестиваля «ТранспАрт - 2019», директор Административного департамента **Минтранса** России Константин Пашков отметил, что перед членами жюри стояла очень сложная задача, так как среди участников фестиваля было много тех, кто достоин главного приза. Руководитель департамента сообщил, что уже в следующем году фестиваль трансформируется и не будет иметь привычных рамок проведения. Если сейчас студенты соревнуются на протяжении недели, то в 2020 году это соревнование будет проходить в течение года. Это поможет членам жюри принимать более взвешенные решения, отслеживать динамику изменений и развития творческого потенциала представителей транспортных вузов.

Для оглашения победителя «ТранспАрта - 2019» на сцену поднялся **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Глава **Минтранса** отметил, что творчество и талант студентов транспортных вузов позволяют с оптимизмом смотреть в будущее отрасли. Он заявил, что настоящий транспортник обязан серьезно и ответственно подходить к решению поставленных перед ним задач, однако это не мешает ему быть талантливым вокалистом, танцором или же художником.

Евгений Дитрих вручил награду победителю творческого фестиваля «ТранспАрт - 2019», которым стал **Российский университет транспорта**.

* * *

В рамках спартакиады представители транспортных вузов на протяжении трех дней соревновались в волейболе, мини-футболе, плавании, боксе, шахматах, настольном теннисе и баскетболе.

Участниками главного спортивного мероприятия, которое ежегодно фактически открывает Транспортную неделю в Москве, стали студенты из Санкт-Петербурга, Иркутска, Омска, Самары и других городов. Новшеством XI Международной спартакиады студентов стало участие в ней представителей Белорусского государственного университета транспорта, в состав команды которого вошли победители и призеры известных международных соревнований, чемпионатов мира и Европы.

На церемонии закрытия Константин Пашков сказал, что с каждым годом не только расширяется география участников, но и растут спортивные достижения студентов. Он выразил благодарность представителям **Российского университета транспорта**, который не в первый раз становится площадкой для проведения соревнований, и отметил вклад преподавателей физической культуры, тренеров и сотрудников транспортных вузов, которые помогают студентам развивать свои возможности и достигать больших спортивных высот.

Студенты из МГТУ ГА стали лучшими в соревнованиях по мини-футболу, настольному теннису и волейболу. Первенство среди шахматистов и боксеров завоевали студенты **Российского университета транспорта**. В командном зачете по плаванию среди женщин первое место занял Уральский государственный университет путей сообщения, а среди мужчин - **Российский университет транспорта**. Лучшей среди баскетболистов стала команда из Самарского государственного университета путей сообщения.

На церемонии награждения победителей **заместитель министра** транспорта РФ Алексей Семенов подчеркнул, что спортивные достижения студентов-транспортников играют важную роль в становлении личности. Он особо отметил высокий уровень подготовки как самого мероприятия, так и его участников.

<http://transportrussia.ru/item/5287-vivat-talanty.html>

КП DAILY; СЕРГЕЙ ЛЬВОВ; 2019.11.21; МЫ СОЗДАЕМ ДВИЖЕНИЕ; НА НАШИ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ РЕКТОР РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА (МИИТ) АЛЕКСАНДР КЛИМОВ

– Что представляет собой университет сегодня?

– Около 30 тысяч студентов, ежегодно примерно столько же слушателей программ дополнительного профобразования, 250 основных образовательных программ. Годовой доход от проведения прикладных научных исследований приближается к миллиарду рублей.

Сегодняшняя научная когорта университета – достойные продолжатели дел славных предшественников. В университете действуют 24 научные школы, более ста кафедр, 8 диссертационных советов. При этом заведующие и профессора профильных кафедр, постоянные лекторы – ведущие ученые в области транспорта и транспортного строительства.

Направления научной деятельности разнообразны: транспорт и транспортное строительство, логистика, цифровые технологии, экономика транспорта, интеллектуальные системы, высокоскоростное движение, транспортная безопасность и многое другое.

Транспортные технологии быстро меняются. Поэтому необходима разработка новых образовательных стандартов и программ, позволяющих готовить специалистов для рабочих мест, которые еще вчера не существовали. Мы работаем в единой команде **Минтранса** России. Мы – единственный общетранспортный вуз в стране, и на нас возложена задача координации программ развития всей отрасли транспортного образования.

– Мир стремительно движется к «умным» дорогам и беспилотному транспорту. Насколько вы в тренде?

– Цифровые технологии, формирование мультимодальных транспортных систем и глобальных транспортных коридоров формулируют новые вызовы, к которым мы должны готовить выпускников. У университета сложились долгосрочные отношения в части практической подготовки с российскими и зарубежными транспортными компаниями. Широкие возможности и в плане студенческих обменов – можно пройти стажировку или

обучение в Австрии, Германии, Франции, Испании, Финляндии, Китае. Действует ряд программ двойных дипломов.

В соответствии с поручением президента Российской Федерации разрабатывается проект создания на нашей базе многофункционального технологического кластера «Образцово». Он станет флагманской площадкой для кадрового развития отрасли и внедрения инноваций на транспорте. Планируется, что уже в 2024 году первые студенты приступят к обучению на этой площадке.

– Каких выпускников школ ждет РУТ?

– Мы должны готовить успешных людей для успешной страны. Люди становятся мобильнее – коммуникационные компетенции, навыки организации и управления, способность к самообучению, техники планирования групповой работы... Мы ждем разных выпускников. Традиционно наши абитуриенты ориентируются на инженерное образование. Но у отрасли большая потребность и в специалистах экономического, юридического, гуманитарного профилей. У нас ведется подготовка и по таким направлениям.

– Ежегодно по целевым заказам предприятий РУТ выпускает более 500 инженеров. Не маловато ли для самой большой страны мира?

– По количеству транспортные вузы сегодня в полном объеме обеспечивают кадровые потребности компаний. Важно не только, сколько у вуза выпускников. Важно то, что они умеют делать. Крупнейший потребитель целевого обучения – Российские железные дороги. Мы взаимодействуем с компанией в части подготовки инженерных кадров. Формируем необходимые ей компетенции. Ведем дополнительное обучение под требования компании.

Ежегодно РУТ (МИИТ) заканчивает свыше 5 тысяч студентов. Среди целевиков процент трудоустройства по специальности составляет 98,5 процента.

Филипп Емельянович Максименко — первый «ректор» будущего РУТ (МИИТ), а тогда, в 1852 году, он вступил в должность директора Московского инженерного училища Ведомства путей сообщения

Филипп Емельянович Максименко — первый «ректор» будущего РУТ (МИИТ), а тогда, в 1852 году, он вступил в должность директора Московского инженерного училища Ведомства путей сообщения

– Какие новые специальности появятся для абитуриентов?

– Более года назад наш университет в соответствии с отдельным Указом президента Российской Федерации получил возможность вести подготовку специалистов, бакалавров, магистров и аспирантов по собственным стандартам. С сентября 2019 года такая подготовка ведется по всем направлениям и специальностям. Поэтому есть дополнительные возможности формирования необходимых заказчикам компетенций.

В этом году мы открываем несколько новых направлений. С коллегами из ОАО «РЖД» запустили магистерскую программу подготовки специалистов по формированию комфортной среды для пассажиров железных дорог.

С этого года возобновляем подготовку кадров, способных строить и поддерживать в работоспособном состоянии гидротехнические сооружения, лицензируем направления, связанные с речным флотом, – как в береговой части, так и специальности, связанные с подготовкой судоводителей. Максимально расширяем все линейки наших образовательных продуктов.

Следующее важное направление – подготовка специалистов, умеющих с помощью BIM-технологий разрабатывать элементы транспортной инфраструктуры. Очень интересное дело. Прежде чем что-то построить – разрабатывается «цифровой двойник» объекта.

Будем наращивать подготовку специалистов в области высокоскоростного железнодорожного движения с учетом приоритетов развития РЖД.

В вузе идет серьезная работа по наращиванию компетенций в части автодорожного строительства. Мы недавно создали новый научно-образовательный центр – будем накапливать и аккумулировать все те технологии, которые должны использоваться при строительстве федеральных и региональных автодорог, чтобы повысить их долговечность и безопасность, снизить расходы на строительство и эксплуатацию. Перед центром поставлена задача разработки и запуска новых образовательных программ.

Ученые и выпускники **Российского университета транспорта** были руководителями и главными участниками судьбоносных для России проектов: строительства и эксплуатации Транссибирской и Байкало–Амурской магистралей, электрификации железных дорог, разработки плана ГОЭЛРО, строительства космодрома Байконур, Днепрогэса, канала Москва – Волга, метрополитенов, крупнейших и красивейших мостов через великие реки... При участии ученых университета по поверхности спутника Земли прошел «Луноход». Разработки ученых университета используются сегодня при реализации национальных проектов в сфере транспорта. За более чем вековую историю из этих стен выпущено более 300 тысяч специалистов. И сегодня многие ключевые инженерные и управленческие позиции в ведущих транспортных компаниях занимают наши выпускники.

– Основная масса ваших выпускников – будущие железнодорожники. Но почему слово «железнодорожный» никогда не фигурировало в аббревиатурах вашего учебного заведения?

– Университет всю историю был и планирует оставаться ведущим научно-образовательным центром подготовки специалистов для железнодорожного транспорта. Более ста лет назад он работал как общетранспортный – готовил специалистов для железнодорожного, автомобильного, водного видов транспорта. В 30–х годах произошла реформа высшего образования, направленная на специализацию образовательных организаций. Сегодня возвращаемся к истокам.

– Как бы вы сформулировали девиз (слоган) РУТ (МИИТ)? «За нами все, что движется»? «В движении – жизнь»? «У нас только три проблемы – силы трения, притяжения и инерции»?

– А у наших студентов уже есть такой девиз – «Мы создаем движение»! Мир сегодня не стоит на месте. Дальше, выше, быстрее. Это то, что современный человек хочет от системы транспорта. И наши студенты должны быть готовы жить и работать в такой логике.

<https://www.yakutia.kp.ru/daily/27058/4125809/>

ГОВОРIT МОСКВА; 2019.11.21; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ВАЖНОСТИ ЗАПУСКА МЦД

Проект затронет всех людей, которые пользуются общественным транспортом в Москве, пассажиры смогут строить более удобные маршруты, а это разгрузит линии метрополитена.

Такое мнение в интервью радиостанции «Говорит Москва» высказал **директор научно-образовательного центра цифровых высокоскоростных транспортных систем Российского университета транспорта Олег Покусаев**.

«Во-первых, между пригородными электричками и метро и МЦК запущена бесплатная пересадка, значит, у пассажиров появилось гораздо больше вариантов построить свой маршрут. Во-вторых, многие люди будут выбирать комфортные поезда наземного метро, а не спускаться под землю – это разгрузит линии метрополитена. В-третьих, часть людей не будет делать пересадку на вокзалах и поедет дальше, что разгрузит и вокзалы, и станции метро, расположенные рядом».

<https://govoritmoskva.ru/news/216639/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА, 21.11.2019 20:54; ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ ПОИСКА ПОПУТЧИКОВ

В: **Минтранс** разработал законопроект, который будет регламентировать онлайн-сервисы поиска попутчиков, или так называемый карпулинг. Новая услуга становится все популярнее, но кто именно должен отвечать за ее качество и безопасность пассажиров, по-прежнему неясно. О том, что изменится, если закон примут, - Григорий Вдовин.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Разгрузить магистрали города. То есть сегодня со мной поедут, допустим, утром три человека, и таким образом, в центр будет двигаться одна машина вместо четырех.

КОРР: Инициатива из общедомового чата в Красногорске была встречена, что называется, на ура. Кто-то стал отказываться от руля, а кто-то наоборот - подвозить соседей.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Зашел в этот чат, увидел, что Роман едет на работу в подходящее для меня время. Поэтому я сейчас в этом автомобиле.

КОРР: Подобное приложение для желающих и подбросить, и быть подброшенным существует давно, но работает вполсилы, сетуют разработчики. С появлением нового закона забрезжила перспектива окупаемости проекта.

ВСЕВОЛОД СЕРЕГИН, РАЗРАБОТЧИК АГРЕГАТОРА: Вы скачали приложение, зашли сюда. У вас сразу появляется карта Москвы, ну если вы в Москве находитесь, если какой-то другой город, то другой город. Сразу же отображаются люди, которые есть рядом с вами.

КОРР: Карпулинг или драйвшеринг - это когда водителю жалко гонять свой пустой автомобиль и часть затрат он хочет переложить на попутчиков. Проблема в том, что сейчас все это исключительно под ответственность каждого из участников.

МАРАТ АМАНЛЕЕВ, ЮРИСТ: Это сфера гражданских пассажирских перевозок, которая не урегулирована сейчас вообще никак. Это чревато тем, что никаким образом безопасность в таких перевозках не обеспечивается вообще, потому что это частное лицо, к нему требований никаких дополнительных, кроме как ПДД, не предъявить.

КОРР: Самый громкий случай - убийство Ирины Ахматовой, взявшей попутчика до Тулы. Убийца признался: хотел ограбить, использовал подложный аккаунт. Такие подделки бывают и у перевозчиков. На загруженном южном направлении забронировавший место в хорошей машине в итоге может оказаться в сомнительном микроавтобусе. Дмитрий свою поездку в Краснодар запомнил на всю жизнь.

ДМИТРИЙ ГУЦ: Списались, он сказал - да, все, давайте, как бы через два часа, метро «Домодедовская». Я приезжаю, начинаю набирать, смотрю - а там как бы человек другой совсем и автобус коммерческий стоит. И я понимаю, что это некий какой-то бизнес у ребят, которые под видом физического лица набирают клиентуру.

КОРР: Одна из главных задач, которая стоит перед этим пока еще проектом федерального закона, это полная деанонимизация всех междугородних пассажирских перевозок. Причем касаться она будет не только пассажира, но и водителя и даже автомобиля. Пассажир будет идентифицироваться либо через госуслуги, либо по банковской карте - ведь все расчеты по безналу, а водитель должен будет загрузить в систему права и диагностическую карту на машину. Ограничат и пробеги, на дачу и обратно получится, а работать как такси - уже нет.

АЛЕКСЕЙ БАКИРЕЙ, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ: Чем принципиально отличается такая совместная перевозка от других перевозок, это тем, что плата взимается в качестве возмещения части затрат, которые несет водитель транспортного средства при перевозке из точки А в точку Б. То есть эта перевозка не должна быть направлена на извлечение прибыли, то есть не являться предпринимательской деятельностью.

КОРР: Но пассажиры Щелковского автовокзала пока консервативны. Всем нововведениям предпочитают традиционный автобус.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Пусть в удавиловке, но в целостности и сохранности.

Григорий Вдовин, Екатерина Черушева, Александр Кучеровский. «Вести»

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818202/cid/1/>

КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИМИР СОКОЛОВ; 2019.11.21; ТАКСИСТЫ ПРОЙДУТ ПРОВЕРКУ РОССИЙСКИМИ ПРАВАМИ; ПОМОЖЕТ ЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ОБЕЗОПАСИТЬ ПАССАЖИРОВ

Мигрантов могут обязать получать российские права для работы в такси. Законопроект, который запрещает работать водителем с иностранными правами, разрабатывают в Совете федерации. По словам одного из его авторов, сенатора Людмилы Боковой, этот шаг будет гарантировать, что квалификация водителя подтверждена российскими проверяющими

органами. Сейчас водить машину в России можно только по удостоверениям стран, подписавших Венскую конвенцию о дорожном движении. При этом работать водителем можно только с российскими правами. Исключение сделано для мигрантов из Белоруссии, Киргизии и Казахстана.

Другой автор документа — депутат Госдумы Александр Старовойтов — в беседе с “Ъ FM” заявил, что безопасность пассажиров намного важнее льгот для стран-партнеров, тем более что не все из них готовы предоставить доступ к своим базам данных: «С одной стороны, на одной чаше весов находится геополитическая составляющая — взаимоотношения со странами-союзниками, с другой — качество оказываемых услуг и жизни наших пассажиров. К Киргизии обращались много раз, чтобы интегрировать базы данных и подключить их к системе. В законе мы можем написать много полезных правильных вещей и про права, и про ответственность агрегаторов, но проблема в любом случае в такси.

Она не исчезнет до тех пор, пока мы не дадим некий инструментарий для субъектов Российской Федерации, на плечах которых лежит реализация проекта.

Кто-то говорит: давайте наложим ответственность на агрегаторов за то, что они передали заказ водителю, у которого нет прав. А как можно узнать, изъято у него удостоверение или нет? Государственная автоматизированная платформа должна быть интегрирована и с базой ГИБДД. Как бы мы сейчас хорошо не отработали текст законопроекта совместно с Советом федерации, ничего работать не будет, пока мы все не оцифруем».

Замена иностранных прав на российские — это не только бюрократическая процедура, требующая денежных затрат. Желающим получить национальное водительское удостоверение нужно сдать экзамены — теорию и вождение. Впрочем, для квалифицированных водителей это не составит труда, и даже если часть иностранцев уйдет с рынка, их легко заменят россияне из регионов, уверен председатель московского профсоюза таксистов Николай Кодолов: «Сейчас в принципе есть процедура обмена. Если людям нечего скрывать, то они ее пройдут. Если даже и произойдет просадка по иностранным кадрам, в течение трех-шести месяцев внутренние трудовые мигранты из других регионов России, из глубинки их заменят. Они с удовольствием приедут работать сюда».

Ранее **Минтранс** также предложил запретить садиться за руль такси, автобусов, троллейбусов и трамваев людям, которые были осуждены за убийство, изнасилование и другие тяжкие преступления.

<https://www.kommersant.ru/doc/4165653?query=МИНТРАНС>

ТАСС; 2019.11.21; «АВТОДОР» ОЖИДАЕТ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО ТРАССЕ М-11 ДО 20 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ В СУТКИ

Госкомпания «Автодор» (управляет платными трассами) ожидает, что после полного открытия платной трассы М-11 «Москва - Санкт-Петербург» около 20 тыс. автомобилей будут проезжать по ней ежедневно. Об этом сообщил журналистам глава компании Вячеслав **Петушенко** в кулуарах конгресса «Организация дорожного движения в РФ».

«Я думаю, до 20 тыс. проездов (по М-11 - прим. ТАСС) в сутки мы доберемся. Сейчас у нас 14-15 тыс., потому что дорога открыта не на полную мощность. Когда откроем весь участок, он будет более привлекательный, конечно», - сказал глава «Автодора».

Как сообщал ТАСС источник, близкий к **Минтрансу** РФ, открытие всей платной автомобильной трассы «Москва - Санкт-Петербург» состоится на следующей неделе.

Ранее завершилось строительство последнего этапа М-11 - участка между 646-м и 684-м км в Тосненском районе Ленинградской области и Санкт-Петербурге. Сейчас ведется подготовка к запуску движения, поясняли в госкомпании «Автодор», в управлении которой находится трасса.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-ozidaet-intensivnosti-dvizhenia-po-trasse-m-11-do-20-tys-avtomobilej-v-sutki>

ПРАЙМ; 2019.11.21; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» БУДЕТ ВНЕДРЯТЬ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ В АВТОБУСНЫЕ ПАРКИ

«Яндекс.Такси» будет внедрять системы контроля усталости водителей в автобусные парки, пилотные проекты начнутся в скором времени в ряде регионов страны, сообщил журналистам гендиректор «Яндекс.Такси» Даниил Шулейко в кулуарах форума «**Россия зовет!**».

«Ну, конечно, планируем. У нас многие из вещей работают и сейчас, такие вещи, как контроль скорости, контроль манеры движения, еще ряд систем, они работают для каждого. Последняя вещь, о которой мы много говорим... о контроле усталости, мы сильно увеличиваем количество камер на дорогах и даже планируем распространить это за пределы такси. Мы начинаем эксперименты в ряде регионов с автобусными парками, куда тоже поставим, будем обучать системы тоже», - сказал он, отвечая на вопрос, планирует ли компания внедрять системы мониторинга усталости водителей. Внедрение таких систем, по его словам, начнется «скоро».

Ранее сообщалось, что компании-участники «Нейронет» разработали системы контроля бодрствования. Первая система - так называемая нейрокепка, которая контролирует активность головного мозга, проверяя такие показатели, как рассеянность, утомление, потеря концентрации, а также следит за мышечной активностью человека. Если водитель устал и засыпает, устройство даст звуковой сигнал. Еще одно устройство - камера, которая следит за водителем. В случае если он начинает нехарактерно мотать головой или реже моргать, камера предупреждает, что человек может уснуть.

В начале ноября исполнительный директор отраслевого союза НТИ «Нейронет» Александр Семенов сообщил РИА Новости, что пилотный запуск российских систем контроля бодрствования для водителей общественного транспорта начнется в Европе в феврале. По его словам, европейские страны заинтересовались системой контроля бодрствования с камерой.

По данным Минтранса, около четверти дорожных аварий в России происходит из-за усталости водителей. Чтобы предотвратить подобные аварии, водители включают громкую музыку или требуют от пассажира занимать себя разговором. В России в Новгородской области уже прошел пилот с нейрокепками для водителей, ими уже оснастили шесть школьных автобусов. Интерес к проекту проявили также власти Оренбурга, Белгорода, Московской области и Москвы.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ВОДИТЕЛЯМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА БУДУТ ПРОВОДИТЬ ТЕЛЕМЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ ДО И ПОСЛЕ СМЕНЫ - ЗАКОНОПРОЕКТ

Минздрав РФ разработал законопроект, предусматривающий проведение удаленных ежедневных медосмотров для водителей общественного транспорта, регулярное тестирование их на наркотики, а также осмотр психиатра для работающих с источниками повышенной опасности.

«Работники, занятые на работах с вредными и (или) опасными условиями труда (в том числе на подземных работах), а также на работах, связанных с движением транспорта, проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (для лиц в возрасте до 21 года - ежегодные) медицинские осмотры для определения пригодности этих работников для выполнения поручаемой работы и предупреждения профессиональных заболеваний», - говорится в законопроекте, размещенном на портале проектов нормативных правовых актов.

Также указанные работники должны проходить внеочередные медицинские осмотры.

Данный законопроект, уточняется в приложенных документах, предлагается принять в связи с подготовленным ранее планом мероприятий «по разработке проведения автоматизированного дистанционного предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей».

Таким образом, для водителей общественного транспорта предлагается установить «обязательные медицинские осмотры в начале рабочего дня (смены), а также в течение и (или) в конце рабочего дня (смены) в целях выявления состояний и заболеваний,

препятствующих выполнению трудовых обязанностей, а также определения факта употребления алкоголя, наркотических средств и психотропных веществ» или проводить «медицинский дистанционный контроль параметров состояния здоровья работника с применением информационных технологий в начале рабочего дня (смены), а также в течение и (или) в конце рабочего дня (смены) в целях выявления состояний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, а также факта употребления алкоголя».

Если при дистанционном медосмотре врач заподозрит употребление алкоголя, то направит работника на химико-токсикологическое исследование.

Кроме того, если для водителей общественного транспорта будут проводиться ежедневные дистанционные медосмотры, то они будут обязаны раз в полгода проходить анализ на употребление наркотиков, а также не реже раза в два года проходить обычный медосмотр.

«Работники, осуществляющие отдельные виды деятельности, в том числе связанной с источниками повышенной опасности (с влиянием вредных веществ и неблагоприятных производственных факторов), а также работающие в условиях повышенной опасности, проходят обязательное психиатрическое освидетельствование не реже одного раза в пять лет в порядке, устанавливаемом уполномоченным правительством РФ федеральным органом исполнительной власти», - говорится в законопроекте.

Медосмотры будут проводиться за счет средств работодателя и входить в рабочее время.

Работники организаций пищевой промышленности, общественного питания и торговли, водопроводных сооружений, медицинских организаций и детских учреждений, а также некоторых других работодателей должны проходить указанные медицинские осмотры «в целях охраны здоровья населения, предупреждения возникновения и распространения заболеваний», говорится в законопроекте.

Соответствующие изменения должны быть внесены в Трудовой кодекс РФ.

ТАСС; 2019.11.21; АКСЕНОВ: ПРОЕКТ ЮГО-ВОСТОЧНОГО ОБХОДА СИМФЕРОПОЛЯ С ТРАССЫ «ТАВРИДА» НЕ УТВЕРЖДЕН

Проект юго-восточного обхода Симферополя с трассы «Таврида» не утвержден и находится в стадии разработки, сообщил в четверг в «ВКонтакте» глава Республики Крым Сергей Аксенов, в связи с обращениями граждан в соцсетях.

Ранее в октябре 2019 года **министр транспорта** республики Сергей Карпов сообщил, что в **Министерство транспорта РФ** направлено предложение о строительстве 30-км юго-восточного обхода Симферополя, который позволит перенаправить транспорт, идущий на Южный берег Крыма с Крымского моста и керченского направления.

«Несколько слов о самом проекте...строительства юго-восточного обхода Симферополя. На сегодняшний день он находится в стадии разработки. Ни один из вариантов строительства автодороги на участке Донское - Перевальное не утвержден», - отметил Аксенов.

По его словам, при проектировании обязательно будет учитываться запрет на прохождение дороги в первом поясе зон санитарной охраны Аянского водохранилища. Все предусмотренные законодательством природоохранные мероприятия будут выполнены. Экологическая и транспортная безопасность, а также вопрос имущественно-земельных отношений будут приоритетными критериями при выборе варианта, рекомендуемого к реализации.

<https://tass.ru/ekonomika/7173843>

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2019.11.22; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ ВЫРАСТУТ МЕНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО; ЭТО ПОЗВОЛИТ ГРУЗОТРАНСПОРТНИКАМ СЭКОНОМИТЬ 41 МЛРД РУБЛЕЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) сообщила, что пересчитала в меньшую сторону индексацию тарифов на грузоперевозки по железной дороге: в 2020 г. индексация составит 3,5%, а не 3,6%, в 2021 г. – 3,7%, а не 3,9%, в 2022 г. – 3,6%, а не 3,8%, наконец, в

2023 г. – 3,8%, а не 3,9%. Дальше планы не меняются: в 2024 и 2025 гг. – по 3,9%. Приказ об этом служба направит Минюсту для регистрации.

ФАС подсчитала и общий эффект от более медленного роста тарифов до 2025 г.: индексация будет меньше на 2,7%, грузоотправители сэкономят 41 млрд руб.

Причина корректировки – снижение инфляции, к которой привязана формула расчета долгосрочных тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом для РЖД, объясняет ФАС. Формула учитывает среднее значение инфляции за два предыдущих года и целевые значения на два года последующих. Другие составляющие долгосрочного тарифного решения – грузооборот и его структура, доходы, расходы и инвестиционная программа РЖД – службой не пересматривались.

Принцип долгосрочного формирования тарифа «инфляция минус 0,1 процентного пункта» утвержден российским правительством в 2017 г. – на период с 2019 по 2025 г. В эти же годы будут действовать и надбавки – за капитальный ремонт инфраструктуры и для компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства.

В программе долгосрочного развития РЖД учтен тот размер индексации грузовых тарифов, что был до корректировки ФАС. В 2019–2025 гг. в российские железнодорожные проекты, как предполагается, будет инвестировано 8,66 трлн руб., из них 4,67 трлн – средства самой РЖД, таков базовый сценарий. Чистую прибыль РЖД хочет увеличить до 186,2 млрд руб., выручку – до 3,51 трлн руб. По сравнению с показателями 2018 г. это означает рост в 5 и 1,5 раза соответственно. В 2018 г. погрузка на сети РЖД выросла на 2,2% и достигла 1,29 млрд т, в 2019 г. она сократится на 0,5%, а в 2020 г. вернется к росту, прогнозировала РЖД. Рост предусмотрен и в программе развития – в базовом сценарии в 2025 г. погрузка может достичь 1,53 млрд т. Будет ли РЖД пересматривать планы из-за иной индексации тарифов и как она может отразиться на погрузке, представитель РЖД не сказал.

«Это очень важное решение. Рынок его очень долго ждал. Сейчас появляется стабильность, возможность планировать экономику отдельным предприятиям на долгие годы вперед. При этом принцип формирования – «инфляция минус». Это очень хороший принцип, который устраивает и потребителя, и «Российские железные дороги». Об утверждении правительством долгосрочной тарифной политики в сфере грузоперевозок, 2017 г., government.ru

Олег Белозеров

гендиректор РЖД

«Учитывая нестабильность на [мировых] рынках и рост протекционизма, снижение уровня транспортных издержек не может не радовать», – приветствует решение ФАС крупный грузоотправитель. Сокращение расходов делает российских производителей более конкурентоспособными, подхватывает другой грузоотправитель, это привлечет дополнительные грузы. «Но не для всех отраслей рост будет ощутимым», – предупреждает он.

Меньшая индексация улучшит экономику грузоотправителей, но вряд ли привлечет дополнительно ощутимое количество грузов, считает человек, близкий к одному из железнодорожных операторов. «Погрузка зависит от спроса, а у нас провал по углю на Западе и снижение мировых цен на металлы», – объясняет он свои соображения. Не ждет роста погрузки из-за корректировки размера индексации тарифов и третий опрошенный грузоотправитель: «Коррекция незначительная, а цены на основные грузы – уголь, металлы, руду, удобрения – снижаются». По его мнению, больший эффект дало бы распространение правила «инфляция минус» на период до 2030 г.: «Это дало бы сигнал промышленности инвестировать в долгую». Кроме того, значительного роста погрузки не добиться без расшивки узких мест в железнодорожной инфраструктуре, уверен собеседник «Ведомостей».

Уменьшение доходов на 41 млрд руб. в 2020–2025 гг. для РЖД не столь значительно, чтобы корректировать инвестиционную программу, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. По его мнению, ключевая проблема в другом: потребительская инфляция в последние несколько лет опережает расходы РЖД на закупку тягового состава, металлопродукции, моторного топлива, строительных материалов. «Из-за этого у РЖД возникает потребность предлагать тарифные решения, увеличивающие

нагрузку на грузовладельцев и формирующие неопределенность в отношении фактического изменения расходов при формально зафиксированной долгосрочной индексации», – заключает Бурмистров.

Представители крупнейших грузоотправителей РЖД – СУЭК, «Северстали», ММК, НЛМК, «Фосагро» – на вопросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/11/21/816896-zheleznodorozhnie-tarifi>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ПРАВЛЕНИЕ ФАС УТВЕРДИЛО ИНДЕКСАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ В 2020 Г. НА 3,5%

Правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ скорректировало параметры индексации долгосрочных железнодорожных тарифов по формуле «инфляция минус».

«В связи со снижением инфляции (динамика увеличения ставок - ИФ) пересчитана по утвержденной формуле, исходя из среднего значения темпов инфляции за 2 предыдущих и целевых значений на 2 последующих года», - говорится в сообщении ФАС.

По последним расчетам, рост грузовых тарифов по такой формуле в 2020 г. составит 3,5%, в 2021 г. - 3,7%, в 2022 г. - 3,6%, в 2023 г. - 3,9%, в 2024 г. - 3,9%.

Решение о том, что до 2025 г. индексация грузовых железнодорожных тарифов будет рассчитываться по принципу «инфляция минус» на основе макропрогноза министерства экономического развития РФ правительство РФ утвердило в прошлом году.

«Совокупный эффект для экономики от корректировки тарифов на сниженную инфляцию за период до 2025 г. составит 2,7% индексации или 41 млрд руб. Приказ направляется в Минюст РФ для регистрации в установленном порядке», - отмечает ФАС.

«Составляющие долгосрочного тарифного решения, такие как объемы и структура грузооборота, доходы и расходы, инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» не пересматривались», - уточнило ведомство.

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ТМХ И «ВТБ ЛИЗИНГ» СФОРМИРУЮТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ ИХ СДАЧИ В ОПЕРАЦИОННУЮ АРЕНДУ

Группа «Трансмашхолдинг» (ТМХ) договорилась со структурой ВТБ (МОЕХ: VTBR) - «ВТБ Лизинг» (ВТБЛ) - о формировании парка локомотивов для их поставок клиентам на условиях операционной аренды.

Согласно сообщению ВТБЛ, соответствующее соглашение компания подписала с ТМХ и входящим в его состав «Локотех-ПромСервисом» (ЛТПС, актив «Локомотивных технологий», «Локотеха») в четверг в рамках инвестиционного форума «ВТБ Капитала» «Россия зовет!».

«Проект предполагает создание парка маневровых и магистральных локомотивов, которые будут доступны для операционной аренды. В рамках сотрудничества «ВТБ Лизинг» будет отвечать за финансирование, «Трансмашхолдинг» - за поставку новых локомотивов, «Локотех» - за обслуживание парка, предоставление по желанию клиента услуг локомотивных бригад, оптимизацию маневровых работ на предприятиях», - говорится в пресс-релизе.

«Сформированный парк будет предоставляться клиентам, при этом риски, связанные с выходом техники из строя из-за нарушений условий эксплуатации остаются на стороне предприятий», - добавляет «ВТБ Лизинг». Совместный проект производителя, финансовой и сервисной компаний позволит предоставить конечному потребителю готовый к эксплуатации локомотив «соразмерно с его финансовыми возможностями и технологическими задачами», отмечает компания.

«Проект создает актуальный инструмент совместного пользования для потребителей в масштабах страны. Операционная аренда - это управляемые затраты и прозрачность расходов на железнодорожную инфраструктуру», - заявил генеральный директор ВТБЛ Дмитрий Ивантер, слова которого приводятся в сообщении.

«Этот совместно разработанный продукт позволит обеспечить бесперебойную работу маневрового парка, поможет клиентам сэкономить и избавит от необходимости решать проблемы с ремонтами локомотивов, их простоями. Использование локомотива

несколькими клиентами ускорит его амортизацию и окупаемость, повысит его полезное использование и снизит финансовую нагрузку на эксплуатанта», - добавил он.

«Операционная аренда, в которую уже включен полный сервис, упрощает эксплуатацию нового локомотива и отвечает принципам развивающейся во всем мире экономики совместного владения», - отметил глава ЛТПС Кирилл Торопов.

«В рамках проекта мы не только производим современную технику, но обеспечиваем ее эксплуатацию, беря на себя ответственность за состояние и обслуживание. Возможности (предприятий ТМХ - ИФ) позволяют использовать в производстве любые высокотехнологичные технические решения и оперативно реагировать на появление технических новинок, осваивать работу с ними», - прокомментировал соглашение замглавы «Трансмашхолдинга» Юрий Дегтярев.

ЛТПС занимается техническим обслуживанием и ремонтом локомотивов коммерческих собственников, включая выездной сервис на территории собственника, ремонт линейного оборудования, деповские и заводские ремонты.

«Локотех» управляет активами, занимающимися обслуживанием, ремонтом, модернизацией и лизингом локомотивов, производством узлов и деталей для предприятий ж/д машиностроения. В составе производственной базы - 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 депо по всей РФ. Основана владельцами «Трансмашхолдинга» - крупнейшего в РФ производителя подвижного состава для рельсового транспорта, заводы которого расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также на Украине и в Казахстане.

В 2018 г. собственники компаний объединили активы, сохранив юридическую независимость двух групп. В результате сделки структуры Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, Дмитрия Комиссарова и Кирилла Липы получили в новой группе 79,4%, а двое последних теперь являются контролирующими акционерами. Alstom, ранее владевший 33% акций российского машиностроительного концерна, получил 20% в новой структуре.

ТАСС; 2019.11.21; «ЛАСТОЧКУ» ИЗ ПЕРМИ В ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАПУСТЯТ 9 ДЕКАБРЯ

Электропоезд «Ласточка» начнет курсировать между Пермью и Екатеринбургом с 9 декабря, сообщил в четверг губернатор Пермского края Максим Решетников.

«Девятого декабря запускаем первые «Ласточки» из Перми в Екатеринбург. Поезд будет проходить через станции Бахаревка, Юг, Кукуштан, Кунгур, Кишерть, Шамары, Шаля, Коуровка, Первоуральск», - написал он на своей странице в Instagram.

Решетников уточнил, что из Перми «Ласточка» будет отправляться в 06:27 (04:27 мск), а из Екатеринбурга в 17:16 (15:16 мск), дорога займет примерно 5,5 часов, а стоимость проезда составит чуть больше 1 тыс. рублей.

Расстояние от Перми до Екатеринбурга составляет более 350 км, на пассажирском поезде его можно преодолеть примерно за 7 часов. «Ласточка» может разогнаться до 160 км/ч, соответственно, время в пути на этом электропоезде значительно сократится.

<https://tass.ru/ural-news/7170229>

ИА МОСКВА; 2019.11.21; НОВЫЙ ПОЕЗД БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И АБАКАНОМ С ДЕКАБРЯ

Новый поезд соединит Москву и Абакан с декабря 2019 г., сообщили в пресс-службе Федеральной пассажирской компании (АО «ФПК» - дочернее общество ОАО «РЖД»).

«АО «ФПК» назначает новый поезд, который соединит российскую столицу с Республикой Хакасия. Скорый поезд №77/78 Абакан - Москва отправится в первый рейс из Хакасии (Абакан) 8 декабря, из российской столицы - 11 декабря. Он объединит маршруты двух поездов, которые курсируют до начала декабря 2019 г.: №675/676 Абакан - Барнаул и №135/136 Барнаул - Москва. Это позволит пассажирам выбрать удобные маршруты поездок. Кроме того, с декабря в поезде №77/78 будут курсировать вагоны беспересадочного сообщения Бийск - Москва», - говорится в сообщении.

Как уточняется, поезд будет сформирован из купейных и плацкартных вагонов. В составе предусмотрено купе для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Также будет работать ресторан.

«В отличие от поезда №67/68, соединяющего Абакан и Москву в настоящее время, новый маршрут пройдет через населенные пункты, многие из которых ранее не имели прямого сообщения с городами Уральского и Центрального федеральных округов. Расписание предусматривает остановки на территории 14 регионов: Республики Хакасия, Алтайского края, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Тюменской, Свердловской, Кировской, Костромской, Ярославской, Московской областей, Удмуртской республики и Пермского края», - пояснили в пресс-службе.

Там добавили, что также в связи с запуском нового маршрута, изменится периодичность курсирования поезда №67/68 Абакан - Москва, который с декабря будет отправляться через день. Жители республики Хакасия и Красноярского края, проживающие на участке Абакан - Мариинск, в дни отсутствия поезда №67/68 смогут воспользоваться альтернативным маршрутом №313/314 Абакан - Новосибирск.

<https://www.mskagency.ru/materials/2947475>

РИА НОВОСТИ; 2019.11.21; В РЖД СООБЩИЛИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРКИ WI-FI В «САПСАНЕ»

РЖД провели проверку после заявлений одного из пользователей сети о взломе Wi-Fi в поезде «Сапсан» и не обнаружили уязвимостей, влияющих на утечку критических данных, сообщил журналистам директор компании по информационным технологиям Евгений Чаркин.

Ранее в интернете появился пост пассажира, который написал, что ехал на «Сапсане» из Санкт-Петербурга в Москву, взломал Wi-Fi в поезде и смог получить доступ к информации о пассажирах этого и предыдущих рейсов. РИА Новости в пресс-службе железнодорожной монополии 18 ноября сообщали, что компания проведет технологическое расследование утверждений о взломе системы Wi-Fi «Сапсан», но отмечают, что на сервере информационно-развлекательной системы (ИРС) этих поездов не хранятся персональные данные пассажиров.

«Провели (расследование - ред.). Там уязвимостей, которые бы влияли на утечку каких-то критических данных, нет... Никакие данные персональные не хранятся. То, что написано в пресс-релизе, ровно так оно и есть», - сообщил Чаркин в четверг в кулуарах форума «Транспорт России», в ответ на вопрос, есть ли результаты расследования заявлений о взломе.

«Почему удалось взломать? Наверное, потому что злоумышленник. Наверное, из-за этого... Ну, он из «фана». Юный натуралист», - продолжил Чаркин. Он утвердительно ответил на вопрос, будет ли проведена какая-то дополнительная работа после этого случая.

Ранее в РЖД сообщали, что мультимедийный портал предоставляет информационный и развлекательный контент: новости компании, фильмы, книги, музыку и другую информацию. Для авторизации в системе пользователь должен ввести только последние четыре символа документа, на который куплен билет, а также вагон и номер места.

Там отмечали, что эти данные не относятся к персональным, в соответствии с действующим законодательством РФ, и хранятся на сервере ИРС не более одного дня. Сервер ИРС не связан с внутренней сетью РЖД или другими внутренними сервисами управления в поезде, он разработан исключительно для развлекательной и информационной тематики и не хранит никаких конфиденциальных данных клиентов.

<https://ria.ru/20191121/1561354449.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; ВТБ И ЭФКО ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ПОРТУ ТАМАНЬ ПЕРЕВАЛОЧНЫЕ МОЩНОСТИ НА 12,5 МЛН Т ЗЕРНА И 3 МЛН Т МАСЛА

Группа ВТБ (МОЕХ: VTBR) и ГК «ЭФКО», один из ведущих производителей и экспортеров масложировой продукции в РФ, подписали соглашение о намерениях по

совместному созданию и эксплуатации инфраструктурных объектов в морском порту Тамань.

Как сообщается в совместном пресс-релизе, документ предусматривает создание и последующую эксплуатацию объектов инфраструктуры по перевалке зерновых и шротов общей мощностью до 12,5 млн тонн, а также 3 млн тонн масел в морском порту Тамань.

Как сообщил первый заместитель президента - председателя правления банка ВТБ Юрий Соловьев, процитированный в пресс-релизе, «стратегия ВТБ на зерновом рынке предусматривает создание вертикально интегрированного холдинга за счет объединения активов в области транспортной экспортной логистики и торговли зерном». «Уверен, что наше сотрудничество поможет созданию «экосистемы» на зерновом рынке, которая сможет максимально эффективно реализовать экспортный зерновой потенциал страны», - заявил он.

Генеральный директор ГК «ЭФКО» Евгений Ляшенко отметил, что компания намерена интенсивно наращивать объемы экспорта и в среднесрочной перспективе планирует выйти на новые рынки. «Уже сегодня мы начинаем активно работать на ближневосточном и североафриканском направлениях в рамках стратегического соглашения с египетскими партнерами, - сказал он. - Значит, логистические мощности компании должны соответствовать нашим долгосрочным планам».

«Уверен, что наше партнерство с банком ВТБ по строительству морского терминала обеспечит увеличение объемов экспорта зерна, растительных масел и шрота, что необходимо для решения задач по наращиванию экспорта продукции АПК».

Ляшенко напомнил, что в соответствии с федеральным проектом «Экспорт АПК» поставки за рубеж растительных масел к 2024 году должны увеличиться до 9 млн тонн в год, шротов и жмыхов - до 7 млн тонн в год.

Как сообщалось, ВТБ за последнее время приобрел сразу несколько активов в сфере зернового бизнеса. Банк владеет пакетом ОЗК в размере 50% минус одна акция, 33,7% акций «Новороссийского комбината хлебопродуктов» (МОЕХ: НКНР) (51% акций у ОЗК), которому принадлежит один из крупнейших зерновых терминалов РФ, и 100% «Новороссийского зернового терминала» (куплен у НМТП).

Кроме того, он купил контрольный пакет железнодорожного оператора РТК («Рустранском»), который специализируется на перевозке зерна, и приобрел 70% зернового трейдера «Мирогрупп Ресурсы». «Мирогрупп Ресурсы» - один из крупнейших российских зернотрейдеров. По данным аналитического центра «Русагротранс», по итогам 2018-2019 сельхозгода (завершился в июне) «Мирогрупп» занял шестую строчку в рейтинге экспортеров российского зерна с долей рынка в 3,3% и объемом поставок в 1,387 млн тонн.

В августе глава ВТБ Андрей Костин обратился к президенту РФ Владимиру **Путину** с просьбой поддержать создание вертикально интегрированного оператора «Объединенный зерновой холдинг». В письме, в частности, ставился вопрос о приватизации 25% акций «Объединенной зерновой компании» (ОЗК), 50% плюс одна акция которой принадлежит государству.

ТАСС; 2019.11.21; НА МОСКВЕ-РЕКЕ ЗАВЕРШИЛСЯ СЕЗОН НАВИГАЦИИ

Сезон навигации этого года завершился на Москве-реке, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе федерального госучреждения «Канал имени Москвы».

«В ночь на 21 ноября движение флота прекратится между Угличем и столичной Перервой. Шлюзы №10, Москворецкой и Окской систем, а также Рыбинска будут функционировать до 17 ноября включительно», - сказали в пресс-службе.

Даты начала и завершения навигации ежегодно устанавливает **Росморречфлот**. Период судоходства в Московском бассейне (реки, каналы и водохранилища Центральной России) обычно длится с 24 апреля по 14-17 ноября, но может быть увеличен в связи с благоприятными погодными условиями. В то же время при наступлении устойчивых отрицательных температур и образовании льда осуществляется полное снятие знаков навигационной обстановки, делая невозможным движение судов.

«Закрытие речного сезона происходит поэтапно и начинается с участков со специфическими погодными условиями. На северных направлениях, где нередко еще в начале осени наблюдаются образование ледового покрова на водоемах, знаки навигационной обстановки с судоходного пути начинают убирать, как правило, раньше. При этом в Москве, где круглый год работает флотилия «Рэдиссон ройал», имеющая свой ледокольный флот, эти знаки действуют и в зимний период», - добавили в пресс-службе.

Очередность завершения навигации у судовладельцев разная. В первую очередь с маршрутов уходят круизные пассажирские суда и частный маломерный флот, а «грузовики» уходят на зимний отстой в числе последних.

«По завершении судоходства на гидротехнических сооружениях ФГБУ «Канал имени Москвы» начнется межнавигационный ремонт. Особое внимание будет уделено Тушинскому участку водных путей, расположенному между шлюзами №7 и №8. С января по август 2019 года здесь проводились аварийно-восстановительные работы, после чего этот отрезок действовал в режиме испытаний. Они будут продолжены: планируется начать серьезные инженерные изыскания и по их результатам разработать проект реконструкции «Канала» в Тушино», - пояснили в пресс-службе.

<https://tass.ru/moskva/7167097>

ТАСС; 2019.11.21; ПУТИН ОТМЕТИЛ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ОТВАГУ ПИЛОТОВ, СПАСШИХ ПАССАЖИРОВ МИНУВШИМ ЛЕТОМ

Президент России **Владимир Путин** высоко оценил отвагу пилотов самолета Airbus A321, совершившего 15 августа аварийную посадку на кукурузное поле неподалеку от аэропорта Жуковский, что позволило спасти жизни пассажиров.

«Все мы помним историю спасения пассажирского рейса Жуковский - Симферополь летом этого года в Подмосковье. В сложной, аварийной ситуации весь экипаж воздушного судна сработал профессионально, четко, проявил отвагу», - сказал глава государства на церемонии вручения государственных наград в Кремле. По его мнению, в спасении пассажиров «ключевая роль, безусловно, принадлежит командиру лайнера Дамиру Юсупову и второму пилоту Георгию Мурзину». «Они смогли посадить самолет буквально в чистом поле и спасли десятки жизней, высококлассные летчики по праву удостоены звания Героев России», - подчеркнул **Путин**.

Президент вручил звезды Героев России Дамиру Юсупову и Георгию Мурзину. Указ о присвоении им званий Героев России «за мужество и героизм, проявленные при исполнении служебного долга в экстремальных условиях», был подписан главой государства уже на следующий день после инцидента, 16 августа. Другие члены экипажа тем же указом были удостоены орденов Мужества, награды им 20 ноября вручил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Всего на борту Airbus A321, летевшего из Москвы в Симферополь, находились более 230 человек, в том числе 226 пассажиров. 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 фюзеляж (без выпуска шасси) на ближайшем поле. В течение трех минут бортпроводники провели эвакуацию всех пассажиров. Известность получила любительская съемка, сделанная пассажирами, на которой командир корабля Дамир Юсупов командовал: «Идем правее, на солнце, вдоль рядов кукурузы».

В результате происшествия пострадали 76 человек, госпитализация потребовалась одной женщине.

ВЕСТИ; 2019.11.21; РОССИЙСКИМ СИЛОВИКАМ РАЗРЕШИЛИ СБИВАТЬ БЕСПИЛОТНИКИ

Депутаты Госдумы одобрили в окончательном чтении законопроект, разрешающий сотрудникам ряда ведомств полномочиями сбивать беспилотные летательные аппараты в случае угрозы безопасности, передает «Интерфакс».

Так, новый закон наделяет ФСБ России, ФСО России, МВД России, СВР России, Росгвардию и Федеральную службу исполнения наказания (ФСИН) полномочиями по «пресечению нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в установленных законом целях, в том числе посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными воздушными судами, а также повреждения или уничтожения таких судов».

Также в случае опасности предоставляется возможность представителям правоохранительных органов и спецслужб изымать пульта управления и самостоятельно сажать беспилотники.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3212298>

ВЕСТИ; 2019.11.21; ВАЛЕРИЙ ЛИМАРЕНКО: ВОПРОС РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ ДЛЯ САХАЛИНА - ЭТО ВОПРОС ЖИЗНИ И СМЕРТИ

Шесть новых авиарейсов запустили на Сахалине в этом году. Успехами в развитии авиасообщения, а также в других отраслях и планами на будущее в интервью телеканалу «Россия 24» поделился губернатор региона Валерий Лимаренко.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/818117/cid/1/#>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7168407>

<https://tass.ru/ekonomika/7168083>

ТАСС; 2019.11.21; ЭКСПЕРТЫ: ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛОУКОСТЕР МОЖЕТ ПОМОЧЬ ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ, НО БУДЕТ ДОРОГО СТОИТЬ

Создание государственного лоукостера для доступных перелетов на Дальний Восток должно повысить транспортную доступность региона и качество жизни его жителей, считают опрошенные ТАСС представители властей регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО). Несмотря на подобный оптимизм на местах, эксперты в авиаотрасли предупреждают о принципиальной убыточности такого авиасообщения и высоких затратах бюджета на поддержание работы подобной компании.

Ранее СМИ со ссылкой на члена комитета Совета Федерации (СФ) Ивана Абрамова сообщили, что в ближайшее время вопрос о создании лоукостера для перевозки на Дальний Восток планируется поднять на обсуждении бюджета 25 ноября. Сенатор считает, что инициатива поможет развить транспортный комплекс региона и позволит жителям ДФО чаще летать в европейскую часть России.

Реально, но дорого

«Создание авиакомпании реально, - уверен руководитель аналитической службы отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. - Вопрос только в том, во сколько это обойдется бюджету. Экономическая ситуация, которая складывается сейчас, не позволяет сделать дешевые перелеты и сочетать их с высоким качеством сервиса. А загрузить сегодня еще больше плоских тарифов на «Аэрофлот» и «Россию» уже достаточно сложно».

В качестве примера убыточности рейсов на Дальний Восток он привел историю с отменой и возвращением рейсов «Аэрофлота» в Южно-Сахалинск из Москвы, за это областной власти пришлось выплатить в качестве субсидии 2,6 млрд рублей за год. Эти деньги взяты у налогоплательщиков, отметил эксперт.

«Уровень жизни определяется не возможностью сбежать из своего региона, а возможностью пользоваться большим спектром услуг и наличием всего необходимого для гармоничного развития. Задача местных чиновников заключается не в том, чтобы выкручивать руки транспортников, а в том, чтобы повысить уровень доходов населения на своих территориях, чтобы это население могло позволить купить себе билеты по нормальным ценам, не выводящим авиакомпании в убыток. Точно также население должно иметь возможность покупать, например, дорогие фрукты», - сказал Пантелеев ТАСС.

Он отметил, что определение лоукостеров подразумевает перелеты без багажа, без питания, в более тесных условиях, но по более низким ценам. А в данном случае

корректнее говорить об авиакомпании, которая будет перевозить людей по доступной для них цене и с приемлемым качеством услуг.

О необходимости повышения уровня жизни дальневосточников, которые должны иметь возможность купить билеты по рыночной цене, говорит и председатель комитета по экономической политике и собственности законодательного собрания Приморского края Сергей Ищенко. «У нас остается одна возможность: создать такие условия, чтобы началось переселение сюда, и создание лоукостера в любом случае будет этому способствовать», - считает депутат.

Лоукостер нужен на внутренних линиях

Представители региональных властей и общественных объединений в целом поддерживают идею создания государственной компании, специализирующейся на полетах в ДФО. Как инструмент снижения цен на авиабилеты авиакомпании-лоукостеры широко применяются в мировом авиационном бизнесе, отметил в разговоре с ТАСС председатель Ассоциации малой авиации Республики Саха (Якутия) Иван Лукин. И создание таких компаний, по его мнению, дает возможность доступа к услугам авиационного транспорта самым широким слоям населения, включая наименее обеспеченные слои.

«Исходя из этих побуждений, я считаю создание авиакомпании-лоукостера для полетов на Дальний Восток весьма полезной и продуктивной идеей, с точки зрения увеличения транспортной доступности регионов ДФО. Также неплохо было бы, если эта авиакомпания выполняла бы полеты и внутри регионов ДФО», - сказал Лукин.

Необходимость лоукостера на внутрирегиональных линиях отмечают и опрошенные ТАСС представители региональной законодательной власти. Председатель законодательной думы Хабаровского края Ирина Зикунцова уверена, что государственный лоукостер был бы эффективен не только на дальних перелетах, но и на маршрутах внутри Дальнего Востока.

«Этот сегмент полетного обслуживания не предъявляет жестких требований к пакету услуг, которые сопровождают пассажира в полете. Лоукостеры позволяют сделать поездку более экономичной и более доступной для потенциальных пассажиров по цене. Если это будет государственный лоукостер [на внутрирегиональном направлении], то, соответственно, это будет гарантия поддержки расписания, выравнивания сезонной экономики», - считает председатель краевого парламента.

Поддержала идею создания специальной авиакомпании для перелетов в ДФО и депутат Сахалинской областной думы Светлана Иванова, которая отмечает, что также необходима оптимизация существующей маршрутной сети. «К примеру, чтобы улететь из Охи в Хабаровск, нужно сначала потратить два часа на полет в Южно-Сахалинск, затем совершить пересадку и лететь еще больше часа до Хабаровска, хотя ведь можно улетать сразу из Охи в Хабаровск и экономить время и средства на билеты», - сказала Иванова ТАСС.

В Министерстве по развитию Дальнего Востока и Арктики ТАСС сообщили, что поддерживают любые предложения, которые обеспечат авиационную доступность Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/7172525>

ТАСС; 2019.11.21; ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРА ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НАПРАВЯТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

Сенатор от Амурской области Иван Абрамов предложил включить идею по созданию лоукостера для Дальнего Востока в нацпрограмму развития региона. В начале следующей недели соответствующая инициатива будет направлена в правительство РФ, сообщил он ТАСС.

В четверг газета «Известия» сообщила, что в России может появиться государственный лоукостер, специализирующийся на дальневосточном направлении. Об этом «Известиям» рассказали в комитете Совета Федерации по экономической политике. По данным издания, в Минтрансе идею сенаторов в целом поддержали.

«Сейчас мы работаем над обращением, в понедельник направим его в правительство. Мы предлагаем, чтобы лоукостер был создан в рамках национальной дальневосточной программы», - сказал Абрамов.

Он добавил, что вопрос транспортной доступности остается одним из главных для Дальнего Востока. Как считает сенатор, в первую очередь, лоукостер должен обеспечить дальневосточников доступными перелетами в центральную часть России, но в дальнейшем он может выполнять и рейсы внутри ДФО. По его мнению, лоукостер может быть создан как отдельная авиакомпания или на базе одной из существующих.

Сенатор отметил, что на первом этапе авиакомпании будет достаточно парка в десять самолетов, для создания лоукостера может потребоваться около 10 млрд рублей. По его словам, важно, чтобы этот проект поддержало государство. «Если бы такая компания могла существовать сама по себе, без поддержки, она бы уже работала. Но это же не коммерческие перевозки, а социальная поддержка населения», - отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/7172331>

ТАСС; 2019.11.21; ЭКСПЕРТ: СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК НУЖНО ПЛАНИРОВАТЬ НА 10 ЛЕТ

Эффективным и комфортным сроком для планирования субсидированных авиаперевозок на Дальний Восток является десятилетний период. Такое мнение высказал в пятницу ТАСС председатель Общественного совета при Росавиации Николай Ивановский на IV Всероссийском конгрессе туроператоров и турагентов в Сочи.

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. Сейчас объемы перевозок определяются ежегодно постановлением правительства РФ. Ранее глава Сахалинской области Валерий Лимаренко предложил планировать субсидированные авиаперевозки на Дальний Восток не на ближайший год, а на срок от трех до пяти лет. По его мнению, это позволит выстроить экономические схемы, сократить расходы федерального бюджета, появится возможность приобретения новой техники и привлечения квалифицированных кадров.

«Идея [долгосрочного планирования субсидирования авиаперевозок] здравая. Когда есть долгосрочное планирование, в том числе и субсидирование, авиакомпании смогут лучше подготовиться, а сами пассажиры будут знать, что у них на перспективу есть возможность воспользоваться воздушным транспортом. Горизонт планирования самый минимальный, меньше которого нельзя - это три года. Самый идеальный - от пяти лет и выше, 10 лет - очень комфортный горизонт», - считает Ивановский.

По его мнению, долгосрочное планирование субсидирования из госказны необходимо вести в согласии с регионами. В этом случае власти субъектов смогут планировать свои бюджеты с учетом дальнейшего субсидирования со стороны федерального центра.

Ранее глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов говорил, что работа по совершенствованию программы субсидирования ведется постоянно - только в этом году совместно с Минтрансом 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», - сказал тогда Козлов.

Премьер-министр **Дмитрий Медведев** 18 ноября подписал постановление о расширении на 2020 год перечня субсидируемых пассажирских авиамаршрутов с Дальнего Востока и обратно. 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/ekonomika/7176741>

ТЕЛЕКАНАЛ 360, СТРУКОВА ТАТЬЯНА, НИЖЕЛЬСКАЯ ОЛЬГА; 21.11.2019 14:48; ЛОУКОСТЕР ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА. ИДЕЮ НАЗВАЛИ УБЫТОЧНОЙ И НЕВОЗМОЖНОЙ

В Совете Федерации рассмотрят предложение создать государственный лоукостер для полетов в Дальневосточный регион. Таким образом сенаторы и депутаты хотят повысить мобильность жителей ДФО и поспособствовать развитию транспортной системы региона. Однако авиаэксперты настроены скептически - они считают, что создать дальневосточную «Победу» невозможно.

Ближайшее обсуждение бюджета комитет Совета Федерации по экономической политике проведет 25 ноября, именно тогда член комитета Иван Абрамов собирается понять вопрос о создании дальневосточного лоукостера. Об этом сенатор сообщил «Известиям».

«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», - считает он.

Однако для знакомых с авиационной индустрией людей идея Абрамова не выглядит такой уж удачной. Главный редактор сайта Avia.ru Роман Гусаров рассказал «360», что «огромные лизинговые платежи» пользуются популярностью у авиакомпаний не просто так - брать самолеты в аренду в долгосрочной перспективе оказывается выгоднее, чем покупать собственный борт.

«Это категорически невыгодно. Самолеты берут в лизинг лет на 5-10, а потом возвращают и берут новый. А если мы покупаем самолет, то мы привязаны к нему на 20-25 лет, мы не можем обновлять парк, покупать более экономичные и более экологичные самолеты. У нас не будет средств», - заявил он.

Кроме того, по словам Гусарова, сама концепция лоукостера разваливается, когда речь идет о таких длительных перелетах, как на Дальний восток из центральной части России. Бизнес-модель лоукостеров строится на том, что компании экономят на питании в полете, на перевозке багажа, на комфортабельности кресел в самолете и многом другом. Это возможно именно за счет относительно недолгого времени пребывания в воздухе, соответственно, работает только на недалеких расстояниях.

Есть одно «но»

При этом **Министерство транспорта РФ** заявило, что они не против создания дальневосточного лоукостера, но только в том случае, если осуществить задумку можно будет без привлечения средств федерального бюджета. Однако, по оценкам авиаэкспертов, это невозможно из-за чрезвычайно высоких затрат как на создание подобной компании, так и на сами перевозки.

«К сожалению, инициаторы данного предложения не понимают, что не бывает лоукостер-перевозчиков, которые летают на дальнемагистральные расстояния. Там эта бизнес-модель не работает, она будет коммерчески убыточна. А это означает, что ее надо будет дотировать, субсидировать из бюджета. То есть сначала взять на самолеты деньги, а потом многие годы каждому пассажиру доплачивать, чтобы он летал», - сказал Гусаров «360».

Гусаров считает, что единственное правильное решение для государства в данном случае - пересмотреть условия для бизнеса, которые создаются в стране, так как иначе капитал не будет приходить в страну. А вопрос создания новых авиакомпаний, по его мнению, особенно на таких направлениях, как дальнемагистральные, это прерогатива частных компаний и инвестиций, иначе экономика страны может просто не выдержать нагрузки.

Более того, Гусаров считает, что необходимости в создании лоукостера на дальневосточном направлении нет. «У нас ежегодно прирост пассажиропотока превышает 10%, то есть более 10 миллионов человек в год прибавляется к количеству перевезенных пассажиров. И это на фоне официальной статистики, что у нас доходы населения падают. Это как раз не указывает на то, что авиаперевозки недоступны или что их мало», - добавил он.

Гусаров также отметил, что сегодня «Аэрофлот» летает на Дальний восток по так называемым «плоским тарифам», где стоимость билета фиксирована и не зависит от даты приобретения или сезона. Эта система буквально лишила остальные компании

возможности конкурировать с «Аэрофлотом» на этом направлении, так как летать на такие большие расстояния за относительно небольшие деньги авиакомпании не могут - такие рейсы просто не будут окупаться.

<https://360tv.ru/news/tekst/loukoster-dlja-dalnego-vostoka/>

ТАСС; 2019.11.21; ВЛАДИМИРОВ: НАЧАЛО ПОЛЕТОВ «ПОБЕДЫ» В СТАВРОПОЛЬ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ

Запуск рейсов авиакомпании «Победа» через аэропорт города Ставрополя позволит снизить стоимость авиабилетов. Такое мнение высказал губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров.

«Нужна «Победа», для того, чтобы сбить цены в городе Ставрополе. Мы очень боремся, мы сейчас хотим завести к себе «Победу», потому что сейчас средний билет стоит 16-18 тыс. рублей - это очень сложные цены для людей - за два часа полета платишь сумасшедшие деньги [при перелете в Москву]. Поэтому, конечно, мы хотим, чтобы «Победа» пришла к нам, и будем этого добиваться», - сказал он.

Для того, чтобы авиакомпания запустила рейсы в Ставрополь, по мнению губернатора, необходима модернизация аэропорта города.

«Аэропорт Ставрополя - в следующем году начнется его модернизация. Мы планируем, что вместе с проведенными работами это будет около 1,7 млрд рублей, сегодня проектирование заканчивается. Мы также планируем, что в 2021 году мы будем заканчивать модернизацию, связанную со взлетно-посадочной полосой, потому что нам необходимо для увеличения объема перевозок обновлять полосу и принимать крупные самолеты», - пояснил Владимиров.

Он также отметил, что в следующем году начнется реконструкция аэропорта Минеральные Воды, на первый этап которой планируется направить 3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7172939>

ТАСС; 2019.11.21; S7 ЗАПУСКАЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В БАРНАУЛ И КЕМЕРОВО

Рейсы из Новосибирска в Барнаул и Кемерово будут запущены со 2 января 2020 года авиакомпанией S7 в рамках программы субсидирования региональных перевозок. Они будут выполняться пять раз в неделю, сообщили ТАСС в пресс-службе авиакомпании в четверг.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе новосибирского аэропорта Толмачево, авиарейсов из Новосибирска в Барнаул и Кемерово не было более 20 лет.

«S7 Airlines начинает выполнять прямые регулярные рейсы из Новосибирска в Барнаул и Кемерово со 2 января 2020 года. Оба рейса будут выполняться с частотой пять раз в неделю на современных самолетах Embraer 170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров в экономическом классе», - уточнили в пресс-службе.

Собеседник агентства отметил, что расписание составлено таким образом, чтобы обеспечить удобные стыковки в города Дальнего Востока и на вечерние рейсы в Москву. Оба рейса будут вылетать из Новосибирска в 17:30 (13:30 мск).

В пресс-службе авиакомпании уточнили, что в следующем году S7 Airlines продолжит развивать программу межрегиональных перевозок с хабом в Новосибирске. Вновь вводимые рейсы выполняются в рамках программы субсидирования региональных перевозок. Предполагается, что они будут ориентированы в том числе на транзитных пассажиров, добирающихся из Барнаула и Кемерово в другие города страны.

Сейчас из Новосибирска в Барнаул и Кемерово можно добраться железнодорожным транспортом, налажено автомобильное сообщение, между городами курсируют рейсовые автобусы.

<https://tass.ru/sibir-news/7170365>

ТАСС; 2019.11.21; AZUR AIR ОТЧИТАЛАСЬ ПЕРЕД РОСАВИАЦИЕЙ ОБ УСТРАНЕНИИ НЕДОСТАТКОВ

Авиакомпания Azur Air предоставила **Росавиации** отчет об устранении недостатков, выявленных ранее при внеплановой проверке. Об этом ТАСС сообщили в четверг в пресс-службе перевозчика.

«Авиакомпания Azur Air сегодня отчиталась в полном объеме и предоставила в **Росавиацию** отчет и доказательную документацию об устранении несоответствий и недостатков, выявленных при проведении в октябре 2019 года внеплановой проверки комиссией регулирующего органа», - сказали в пресс-службе.

Если бы перевозчик не устранил замечания до 22 ноября, в его деятельность могли ввести ограничения, сообщали ранее в **Росавиации**. По данным источника ТАСС, речь шла о недостатках, влияющих на безопасность полетов.

Проверки проводились по фактам двух инцидентов: жесткой посадки самолета Azur Air 25 сентября в Барнауле и вынужденной посадки лайнера 5 ноября в Синьяне (Китай).

Как уточнял тогда источник ТАСС в авиавластях, **Росавиация** выявила недостатки в деятельности командно-руководящего состава авиакомпании, влияющие на безопасность полетов. В частности, были сделаны замечания к системе качества авиакомпании, подготовке пилотов и организации рабочих процессов и управления.

Azur Air - крупнейшая чартерная авиакомпания России, аффилирована с турецким оператором Apex Tour. В парке перевозчика 29 самолетов Boeing различных моделей, в основном дальнемагистральные. За январь - сентябрь 2019 года авиакомпания перевезла около 4,5 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7173625>

ИНТЕРФАКС; 2019.11.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ ПО ИСКУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» С РОСАВИАЦИИ 21 МЛН РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОССТРУКТУР

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций, удовлетворивших иск АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) о взыскании с Росавиации 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу ведомства.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 21 августа оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 14 мая решил взыскать с Росавиации в пользу МАШ 20,6 млн рублей убытков за 2016 год.

МАШ подал иск о солидарном взыскании убытков с **Минтранса** РФ и Росавиации, связанных с обслуживанием госслужб.

Представитель МАШ на одном из прошлых заседаний заявила, что взыскиваются денежные средства за 2016 год. Услуги были оказаны авиаотряду на сумму порядка 50 млн рублей, около 29 млн рублей аэропорт уже получил.

Отвечая на вопрос суда, представитель аэропорта сообщила, что денежные средства за аналогичные услуги, оказанные в 2014 году, аэропорт получил в 2015 году в полном объеме. Долг за 2015 год рассматривается в другом процессе.

Представитель **Минтранса** заявил, что позиция ведомства - отказать в иске к министерству и удовлетворить иск в отношении Росавиации.

Представитель **Минтранса** отметил, что требование МАШ вытекает из не действующего в настоящее время постановления правительства, которое работало в 2016 году. По его словам, аэропорт оказывал услуги авиаотряду, оплатить их должна была Росавиация, которая является распорядителем средств. В данном случае солидарное взыскание законом не предусмотрено, отметил он.

Представитель МАШ заявила, что не будет возражать, если денежные средства будут взысканы только с Росавиации.

Иск поступил в суд 26 февраля.

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, Росавиация - собственник аэродрома.

В пресс-службе «Шереметьево» «Интерфаксу» ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур.